ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

(PARTE EM TRAFEGO)

RELATORIO

DO

ANNO DE 1877,

APRESENTADO

AO ILLM. E EXM. SR. CONSELHEIRO

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú,

MINISTRO E SECRETARIO DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS,

PELO ENGENHEIRO

Francisco Pereira Passos,

DIRECTOR DA MESMA ESTRADA.

Rio de Janeiro.

Typographia PERSEVERANÇA, rua do Hospicio, n. 85.

1878.

Estrada de Ferro D. Pedro 2.º

PARTE EM TRAFEGO.

Directoria. Rio de Janeiro, 30 de Abril de 1878.

Illm. Exm. Sr.

Tenho a honra de apresentar a V. Ex. o relatorio geral, concernente ao anno proximo findo de 1877, da Estrada em trafego.

Por não ter sido possivel colligir e coordenar em tempo os dados estatisticos relativos ao movimento de uma via-ferrea tão importante como esta, não foi o presente relatorio apresentado até o dia 1.º de Março, como prescreve o Regulamento de 28 de Junho de 1876.

Deus Guarde a V. Ex.

Illm. Exm. Sr. Conselheiro João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, Digno Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

O Director,

Francisco Pereira Passos.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

(Parte em trafego).

I.

Extensão da Estrada em trafego.

No dia 1.° de Fevereiro de 1877 foram entregues ao trafego mais $46^k,425$ de estrada na linha central, da estação do Rio Novo em diante, comprehendendo as tres novas estações de Bemfica, Chapéo d'Uvas e João Gomes, cujas distancias são:

Do Rio Novo a Bemfica.....	$11^k,000$
De Bemfica a Chapéo d'Uvas.....	$14^k,620$
De Chapéo d'Uvas a João Gomes.....	$20^k,805$

Com este accrescimo a extensão total da estrada em trafego, comprehendendo os seus ramaes, era em 31 de Dezembro de 1877 de $550^k,066$, (*) assim repartida:

(*) No dia 21 de Março do corrente anno de 1878 foram entregues ao trafego mais $39^k,220$ de João Gomes ao Sitio.

1.ª Secção da Côrte a Belem.....	61ᵏ,675
2.ª « de Belém a Barra.....	46ᵏ,405
3.ª « da Barra a Entre-Rios.....	89ᵏ,589
4.ª « de Entre-Rios a Rio Novo.....	80ᵏ,081
5.ª « de Rio Novo a João Gomes.....	46ᵏ,425
Ramal de Macacos (da ponta do cruzamento)..	4ᵏ,929
« de S. Paulo (do centro da estação da Barra).....	157ᵏ,198
« do Porto Novo (do centro da estação de Entre-Rios).....	63ᵏ,764

Por Aviso de 9 de Outubro de 1877 foi alterada a antiga divisão da Estrada em secções, linha do centro e ramaes, passando a considerar-se linha central todo o tronco principal da Estrada desde a Côrte, que ficou dividido em 5 secções até Barbacena, das quaes as tres primeiras são as mesmas que eram antes, e as duas ultimas são a 4.ª de Entre-Rios a Rio Novo, e a 5.ª de Rio Novo a Barbacena. Os ramaes ficaram designados como anteriormente, perdendo porém o ramal de S. Paulo a denominação que tinha de 4.ª Secção.

Linhas em trafego e em construcção, ligadas á Estrada de Ferro D. Pedro II.

No dia 7 de Julho realisou-se a juncção da linha da Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro com a Estrada de Ferro D. Pedro II, na estação da Cachoeira, ficando esta estrada assim ligada á todo o systema de vias ferreas da Provincia de S. Paulo.

No dia 1.º de Julho concluio a Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina a ultima parte de sua linha até Cataguazes.

No dia 8 de Setembro começou a Companhia União Mineira as obras de construcção do seu ramal, que parte da estação da Serraria da Estrada de Ferro D. Pedro II, e segue em direcção a S. João Nepomuceno.

No dia 1.° de Dezembro inaugurou a Companhia da Estrada de Ferro de Resende a Arêas o trafego de seu ramal, que parte da estação de Suruby, proxima á de Resende da Estrada de Ferro D. Pedro II, e vai á estação de Formoso.

Em 31 de Dezembro a extensão total da Estrada de Ferro D. Pedro II e de todas as linhas e ramaes a ella ligados, tanto em trafego como em construcção, era:

Em trafego	1.708^{k},566
Em construcção	292^{k},720
Total	2.001^{k},286

A saber:

Estrada de Ferro D. Pedro II.

Bitola de 1^{m},60.

Parte em trafego	550^{k},066
» » construcção:	
Linha Central, de João Gomes ao Sitio, (quasi concluida)	39^{k},220
Linha Central, do Sitio ao Carandahy (contractada e em começo de execução)	55^{k},000
Ramal de Sapopemba a Santa Cruz	34^{k},000

Ramal da Leopoldina.

Bitola de 1^{m},00.

Parte em trafego: — Do Porto Novo a Cataguazes.	106^{k},000
De Vista Alegre a Leopoldina	13^{k},000

Ramal da Companhia União Mineira.

Bitola de 1^{m},00.

Em construcção: da Serraria a Taboões	48^{k},600

Ramal do Commercio ao Rio das Flores.

Bitola de $1^m,00$.

Em construcção: do Commercio ao Porto das Flores $45^k,700$

Ramal da Companhia União Valenciana.

Bitola de $1^m,10$.

Em trafego: do Desengano a Valença..... $25^k,000$

Ramal de Rezende a Areas.

Bitola de $1^m,00$.

Em trafego: de Suruby a Estalo ..... $18^k,000$

Em construcção: de Estalo ao Formozo..... $11^k,000$

Companhia de S. Paulo e Rio de Janeiro

Bitola de $1^m,00$.

Em trafego: da Cachoeira a S. Paulo..... $231^k,000$

Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

Bitola de $1^m,60$.

Em trafego: de S. Paulo a Santos..... $79^k,000$

de S. Paulo a Jundiahy ..... $60^k,000$

Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Oeste.

Bitola de $1^m,60$.

Em trafego: de Jundiahy ao Rio Claro..... $134^k,500$

de Cordeiros ao Mogy-guassú (Estação do Leme)..... $45^k,000$

Em construcção: do Leme ao Pirassununga..... $23^k,200$

Estrada de Ferro Sorocabana.

Bitola de $1^m,00$.

Em trafego: de S. Paulo a Ipanema..... $128^k,000$

Estrada de Ferro Ituana.

Bitola de 1m,00.

Em trafego: de Jundiahy a Itú.....	70k,000
de Itaicy a Capivary	46k,000
Em construcção: de Capivary a Piracicaba	46k,000

Estrada de Ferro Mogyana.

Bitola de 1m,00.

Em trafego: de Campinas a Casa Branca.....	173k,000
de Jaguary a Amparo	30k.000

II.

Contabilidade Central.

Custo da Estrada.

O capital empregado na construcção da linha em trafego, estações, officinas, moveis, utensilios, proprios diversos e no material em ser, era em 31 de Dezembro de 1877 de 72.091:000$390, assim repartido:

Linha Central 1.ª secção.....	7.441:707$796
» » 2.ª »	13.319:827$426
» » 3.ª »	4.493:544$299
» » 4.ª »	11.495:460$654
» » 5.ª » até João Gomes....	4.236:821$058

Ramal de Macacos inclusive a Estação.....	61:460$157
» de S. Paulo.....	9.992:400$767
» do Porto Novo.....	5.187:092$341
Estações.....	4.283:076$434
Estação maritima na Gambôa.....	523:787$807
Officinas de S. Diogo.....	957:628$757
» do Engenho de Dentro.....	1.155:796$561
Casas de machinas na Barra e Entre Rios...	50:372$397
Material rodante.....	6.959:873$318
Moveis e utensilios.....	107:954$764
Proprios diversos.....	223:508$140
Somma.....	70.490:312$676
Material em ser.....	1.600:687$714
Total.....	72.091:000$390

O capital empregado nas obras em construcção e prolongamento da Linha Central de João Gomes por diante e no Ramal de Sapopemba a Santa Cruz, não é mencionado aqui, por estar aquelle serviço a cargo de outra repartição.

A quantia de 4.942:709$691 que figura no Balanço sob o titulo « Obras novas do prolongamento e ramaes » é a que estava despendida com essa verba até o anno de 1876, em que o serviço da Construcção foi separado da Administração da parte em trafego.

Dividindo-se a importancia acima de 70.490:312$676 pela extensão total da Estrada em trafego, vê-se que o custo médio por kilometro desta parte, incluindo todas as despezas, foi de 128:148$827.

O annexo — A 11 — mostra o custo da Estrada por secções e por kilometro, não incluindo a importancia das estações, officinas, material rodante e moveis, e indica as datas em que se abriram as diversas estações, assim como a extensão de linha entregue ao trafego em cada uma dessas datas.

Deve-se ter em vista que os algarismos acima não representam exactamente o capital despendido na Estrada, porque a importancia paga em

Londres do material comprado na Europa e nos Estados-Unidos, tem sido lançada, fazendo-se sempre a conversão do dinheiro esterlino ao cambio de 27 pence por 1$000, ao passo que o cambio tem estado por vezes muito abaixo daquella taxa.

Tendo-se em conta as differenças de cambio, é provavel que o algarismo acima de 72.091:000$390 se approxime de 75.000:000$000.

Receita e Despeza do custeio.

A receita geral da Estrada em 1877 foi de 9.320:363$434 e em 1876 de 8.035:465$786, a saber:

RECEITA.	1877.	1876.	DIFFERENÇA EM 1877.	
			PARA MAIS.	PARA MENOS.
Renda do Trafego	9.269:261$019	7.987:221$580	1.282:039$439	.....
» de Proprios	23:644$307	19:697$007	3:947$300	.....
Rendas diversas (eventual e desvios)	12:311$672	12:269$384	42$288	.....
Multas	9:330$654	6:260$288	3:070$366	.....
Indemnisações	5:815$782	10:017$527	.....	4:201$745
Total	9.320:363$434	8:035:465$786	1.289:099$393	4:201$745

Differença total entre todas as verbas	1.284:897$648
Mais — Encontrada em verificação de balanços de annos anteriores, que se rectificam	65:014$470
Total	1.349:912$118

O seguinte quadro mostra a importancia de cada uma das verbas de renda propria do trafego, nos annos de 1876 e 1877.

Verbas de renda.	Em 1877.	Em 1876.	1877. Differenças parciaes.		1877. Differenças %.
			Para mais.	Para menos.	
Viajantes	2.036:771$910	1.689:487$340	347:284:570		20,55
Bagagens e encommendas	257:490$180	174:270$410	83:219$770		47,75
Animaes	78:938$650	72:106$330	6:832$320		9,47
Carros	7:976$070	6:023$100	1:952$970		32,42
Mercadorias	6.824:025$749	5.984:733$440	839:292$309		14,02
Telegrapho	34:372$000	32:416$360	1:955$640		6,03
Renda de desvios	620$000	1:481$000	.....	861$000	138,87
Armazenagens	22:162$480	24:167$940	.....	2:005$460	9,04
Multas	1·457$380	1:018$580	438$800		43,07
Rendas diversas	5:416$600	1:517$080	3:929$520		259,01
Somma	9.269:261$019	7.987:221$580	1 281:905$899	2:866$460	13,83

Houve, portanto, em 1877 uma differença total para mais de 1.282:039$439 na renda propria do trafego relativamente a 1876, tendo o augmento se manifestado em todas as verbas, excepto nas duas — desvios e armazenagens —, na primeira porque as taxas passaram a ser pagas directamente á Thesouraria da Estrada, figurando o respectivo producto sob o titulo — rendas diversas —, e na segunda porque attendeu-se a reclamações dos consignatarios de mercadorias, quando provaram que não tinham retirado estas, dentro do prazo de estadia livre, por causas de força maior.

No corrente anno de 1878 deve a receita ser ainda mais elevada, sendo provavel que attinja a 10.000:000$000.

Uma renda de 100$000 repartida proporcionalmente á importancia de cada uma das verbas de receita propria do trafego, dá os resultados seguintes:

	1877	1876
Viajantes	21,973	21,153
Bagagens	2,778	2,181
Animaes	0,851	0,903
Carros	0,086	0,075
Mercadorias	73,620	74,929
Telegrapho	0,370	0,406
Armazenagens	0,239	0,303
Desvios, multas e diversas	0,083	0,050
	100,000	100,000

A despeza geral de custeio foi:

em 1877 de.....	5.408:783$276
e em 1876 incluindo a administração central.....	4.392:032$440
Differença para mais em 1877.....	1.016:750$836

Incluindo tanto em 1877 como em 1876 as importancias pagas pelas reclamações e a despeza eventual, a despeza geral por conta do custeio elevou-se:

Em 1877 a.....	5.417:070$315
E em 1876 a.....	4.401:694$659
Sendo a differença para mais, em 1877, de.	1.015:375$656

Eis a comparação entre as differentes verbas de custeio em 1877 e 1876.

	1877	1876	Differenças em 1877 para mais
Administração Central.....	119:765$716	118:239$305	1:526$411
Trafego.....	1.088:960$994	944:082$065	144:878$929
Locomoção.....	1.765:305$588	1.635:783$990	129:521$598
Via Permanente.....	2.331:117$974	1.598:102$549	733:015$425
Telegrapho.....	103:633$004	95:824$531	7:808$473
	5.408:783$276	4.392:032$440	1.016:750$836

As causas do excesso de despeza em 1877 acham-se desenvolvidas nos seguintes capitulos em que vão relatados os serviços feitos durante o anno em cada uma das repartições da Estrada, e resumem-se no seguinte:

1.º Quanto á Administração Central, terem passado para esta repartição alguns trabalhos que eram antes feitos pela secção do Trafego, e ser por isso necessario augmentar-lhe o pessoal, de acôrdo com o Regulamento da Estrada.

2.° Quanto ao Trafego, terem augmentado a extensão da Estrada e o movimento de mercadorias e passageiros, e terem passado para o Trafego algumas Paradas que antes estavam a cargo do Telegrapho e da Via-Permanente.

3.° Quanto á Locomoção, terem augmêntado o numero e o percurso dos trens, e ter-se executado maior quantidade de reparações nas officinas.

4.° Quanto á Via Permanente, ter augmentado a extensão da linha em trafego e principalmente terem se executado importantes melhoramentos e reparações na Estrada, e substituido grande quantidade de trilhos e dormentes arruinados.

5.° Quanto ao Telegrapho, terem augmentado a extensão da linha e numero de estações.

Para todos os que conhecem de perto o estado em que hoje se acham a via permanente, obras d'arte, edificios e material rodante da Estrada, deve parecer plenamente justificado o augmento de despezas realisadas o anno passado, augmento que eu já havia previsto no relatorio anterior.

Melhoramentos tão importantes como os que actualmente apresenta a Estrada não podiam ser obtidos senão á custa de alguns sacrificios como os que se fizeram.

E os beneficos resultados em proveito tanto do publico, como da economia de custeio no futuro, já vão apparecendo: o serviço é melhor e as despezas do corrente anno de 1878 devem ser inferiores ás do anno passado, não obstante continuar ainda em larga escala, porque é indispensavel, a substituição de dormentes e sobretudo de trilhos, e ter augmentado a extensão em trafego.

Comparando-se a renda bruta da Estrada em 1877.....	9.320:363$434
Com o custeio no mesmo anno.....	5.408:783$276
Acha-se um saldo de.....	3.911:580$158

que representa 5,54 °/₀ do capital de 70.490:312$677 empregado na linha em trafego.

Devendo augmentar a receita e por outro lado diminuir a despeza no

corrente anno, ha toda a probabilidade de que o saldo em 31 de Dezembro proximo futuro, attinja a 5.000:000$000.

O Custeio representa 58 °/₀ da renda bruta da Estrada.

Incluindo-se no custeio de 1876 a despeza com a Administração central, como se fez em 1877, a relação para a renda bruta daquelle anno foi de 54,65 °/₀.

A differença para mais em 1877 explica-se pelo excesso da despeza neste anno.

Se não fosse a necessidade dos grandes reparos e melhoramentos na linha, edificios e material rodante, é provavel que a despeza de custeio em 1877 não teria ido além de 4.800:000$000, embora tivesse a Estrada soffrido muito em consequencia das chuvas torrenciaes dos ultimos dias de 1876 e principios de 1877, e o movimento de mercadorias e passageiros tivesse crescido consideravelmente em 1877.

Suppondo-se a despeza ordinaria de custeio nesse anno representada por 4.800:000$000, a relação para a receita bruta teria sido de 51,50 °/₀, algarismo já muito favoravel para uma Estrada como esta, em que as tarifas são muito baixas, o material de consumo é em grande parte importado, as estações são muito proximas umas das outras e algumas pouco productivas, ha grandes extensões de fortes rampas superiores a 1:100, e finalmente transporta-se muito material gratuitamente ou por preço que não compensa as despezas de custeio.

Na maior parte dos caminhos de ferro dos Estados Unidos e da Europa a relação do custeio para a receita excede a 60 °/₀.

A renda bruta, a despeza do custeio e a renda liquida, referidas ás unidades de trabalho apresentam, em 1876 e 1877, as seguintes medias:

Renda bruta :

		1877 (1)	1876 (2)	Differença em 1877.
Por kilometro em trafego.		17:064$105	15:954$749	+ 1:109$356
» trem kilometro.....		6$189	6$571	— $382
» locomotiva kilometro.		5$480	5$444	+ $036
» vehiculo » .		$436	$431	+ $005
» tonelada » .	(3)	$138,6	$141,7	— $003,1
» viajante » .	(4)	$031,7	$031,2	+ $000,5

Despeza do custeio :

Por kilometro em trafego.		9:902$623	8:720$562	+ 1:182$061
» trem kilometro.....		3$591	3$591	$
» locomotiva kilometro..		3$180	2$975	+ $205
» vehiculo » .		$253	$235	+ $018
» tonelada » .	(5)	$063	$058,3	+ $004,7
» viajante » .	(6)	$023,9	$022,5	+ $001,4

Renda liquida :

Por kilometro em trafego.		7:161$482	7:215$002	— 53$520
» trem kilometro.....		2$579	2$971	— $392
» locomotiva kilometro.		2$299	2$462	— $136
» vehiculo » .		$183	$194	— $011
» tonelada » .		$075,6	$083,4	— $007,8
» viajante » .		$007,8	$008,7	— $000,9

(1) Extensão media em trafego 546k,197.

(2) » » » » 503k,641.

(3) Considerou-se unicamente a renda de mercadorias.

(4) » » » » » viajantes.

(5) Tomou-se a quota relativa ao percurso dos carros de mercadorias carregados e vazios.

(6) » » » » » » » » » viajantes.

Despeza por exercicio financeiro.

O orçamento apresentado pela administração passada em 22 de Abril de 1875 para as despezas por conta do credito ordinario no exercicio de 1876—1877 elevava-se a 6.495:291$033, inclusive 600:000$000 para obras novas.

O credito votado pela Assembléa Geral Legislativa foi de 4.500:000$000, isto é, menos 1.995:291$033 do que aquelle orçamento.

A despeza por conta deste credito, deduzidas as importancias debitadas ao credito extraordinario, ficou reduzida, segundo a demonstração apresentada a S. Ex. o Sr. Ministro da Agricultura em 26 de Dezembro ultimo, a 5.174:994$765, isto é, mais 674:994$765 do que a somma do credito votado.

O orçamento apresentado pela actual Directoria em 7 de Dezembro de 1876 para o corrente exercicio de 1877—1878 elevou-se a 6.141:845$000, inclusive 500:000$000 para obras novas, e o credito votado pela Assembléa Geral Legislativa foi ainda de 4.500:000$000.

A despeza effectiva com o custeio no corrente exercicio de 1877—1878 não deve ir além de 5.000:000$000, verificando-se ainda, entretanto, um excesso de 500:000$000 sobre o credito votado.

Calcúlo agora que a despeza do custeio não excederá 5.000:000$000, por que, não tendo havido fortes chuvas este anno, e tendo melhorado consideravelmente o estado da via permanente, e por outro lado diminuido o movimento de mercadorias e passageiros no corrente semestre, tem-se feito importantes reducções no pessoal e consumo do material.

O annexo A 12 — mostra a despeza effectiva por conta do credito ordidario em cada um dos exercicios desde 1866—1867 até o ultimo de 1876—1877 e as importancias dos creditos ordinarios concedidos para estes mesmos exercicios.

O annexo — A 13 — mostra a relação da despeza effectiva para a receita nos mesmos exercicios, e as respectivas medias por kilometro em trafego.

No futuro exercicio financeiro de 1878—1879 as despezas provaveis com o custeio da Estrada devem elevar-se a 5.000:000$000, a saber:

Administração Central.....	120:000$000
Trafego.....	1.100:000$000
Locomoção.....	1.800:000$000
Via permanente.....	1.875:000$000
Telegrapho.....	105:000$000

Se bem que se tenham realisado notaveis economias no serviço da tracção e na reparação do material, como mostram os coefficientes de despeza para as unidades de trabalho, deve ainda ser avultada no proximo exercicio a verba Locomoção, porque está se reparando e melhorando o grande numero de locomotivas e carros de cargas que estavam desde muito tempo fóra de serviço e largados, sendo algumas dessas reparações tão importantes que podem ser consideradas como reconstrucções completas.

Com excepção apenas de algumas obras extraordinarias de grandes reconstrucções, que, por Aviso de 23 de Outubro de 1877, foram levadas á conta do credito extraordinario para as obras do prolongamento, tem se incluido nas despezas de custeio as importancias de grandes reparações e reconstrucções, tanto de obras d'arte e edificios como de machinas e carros, onerando-se assim essa conta com despezas que deveriam pertencer a um fundo especial creado por uma quota tirada annualmente da receita bruta da Estrada.

A creação deste fundo teria a vantagem de repartir equitativamente por varios exercicios a importancia de despezas extraordinarias que ás vezes se accumulam em um anno mais do que nos outros e, entretanto, aproveitam mais a estes do que áquelle, assim como de fornecer meios para a reconstrucção immediata de edificios nos casos de incendio, sem onerar o credito ordinario.

O Decreto n. 1734 de 17 de Março de 1856 tinha approvado a proposta da extincta Companhia desta Estrada de Ferro para formar um fundo de reserva que devia « ser applicado para occorrer ás necessidades extraordinarias provenientes de força maior, não comprehendidas no contracto feito com o Governo Imperial. »

Um fundo semelhante póde ser formado hoje com uma quota annual de 4 °/₀ da renda bruta da Estrada, limitando-se a importancia do fundo a 1.500:000$000.

III.

Trafego.

Trens.

Durante o anno de 1877 houve diariamente os seguintes trens regulares, a saber:

NA 1.ª SECÇÃO DA LINHA CENTRAL.

	Dias uteis.	Dias de guarda.
De viajantes dos suburbios até 30 de Junho..	26	28
» » » de 1.º de Julho em diante	24	26
De viajantes do interior até 30 de Junho	2	2
» » de 1.º de Julho em diante	4	4
Mixtos	6	6
De cargas	2	2

NA 2.ª SECÇÃO.

De viajantes até 30 de Junho.....	2	2
» de 1.º de Julho em diante.....	4	4
Mixtos até 30 de Setembro.....	4	4
» de 1.º de Outubro em diante.....	6	6
De cargas até 30 de Setembro.....	4	4
» de 1.ª de Outubro em diante	2	2

NA 3.ª SECÇÃO.

	Dias uteis.	Dias de guarda.
De viajantes	2	2
Mixtos até 30 de Junho	2	2
» de 1.º de Julho em diante	4	4
De cargas até 30 de Junho	2	2

4.ª SECÇÃO.

De viajantes	2	2
Mixtos	2	2

5.ª SECÇÃO.

De viajantes	2	2
Mixtos	2	2

RAMAL DE MACACOS.

Mixtos	4	4

RAMAL DE S. PAULO.

De viajantes de 1.º de Julho em diante	2	2
Mixtos até 30 de Setembro	4	4
» de 1.º de Outubro em diante	6	6

RAMAL DO PORTO NOVO.

De viajantes	2	2
Mixtos	2	2

O numero total de trens tanto regulares, como facultativos e especiaes, que percorreram a linha em serviço do trafego de passageiros e mercadorias, foi:

Em 1877 de 25.135, que realisaram um percurso total de..... 1.505.908 kil.

Em 1876 de 22.720, que realisaram um percurso total de..... 1.222.873 »

Houve portanto em 1877, relativamente a 1876, differença para mais de 2.415 no numero dos trens, e de 283.035 kilometros no percurso dos mesmos.

O seguinte quadro mostra o numero e percurso de cada especie desses trens nos annos 1877 e 1876.

TRENS.	1877.		1876.	
	NUMERO.	PERCURSO EM KILOMETROS.	NUMERO.	PERCURSO EM KILOMETROS.
Trens de passageiros dos Suburbios	9.254	151.831	6.433	108.352
» » » do interior..	1.466	323.643	2.527	218.567
» especiaes de viajantes.....	350	14 511	404	16.465
» mixtos.....	10.506	747.348	8.759	601.578
» de cargas incluindo facultativos.....	3.560	268.575	4.597	277.911
Totaes.....	25.136	1.505.908	22.720	1.222.873

Vehiculos.

O percurso kilometrico total dos vehiculos de passageiros e de mercadorias e outros em serviço do trafego foi, em 1877, de 21.364.411, a saber:

	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE					TOTAL DO PERCURSO.
	VIAJANTES.	BAGAGEM.	ANIMAES.	MERCADORIAS.		
				CARREGADOS.	VAZIOS.	
Suburbios.....	1.497.884	218.981	211	15.556	1.664	1.734.296
1.ª Secção.....	1.224.546	378.204	257.088	3.337.383	476.182	5.673.403
2.ª »	734 021	251.439	158.211	2.128.148	346.663	3.618.482
3.ª »	865.588	224.661	159.908	2.056.570	371.030	3.677.760
4.ª »	490.445	145.246	73.393	792.390	219.699	1.721.173
5.ª »	51.162	17.983	4.612	54.924	14.654	143.335
Ramal de S. Paulo.....	1.028.306	335.033	481.524	1.695.439	232.912	3.773.214
» do Porto Novo...	304.198	92.867	58.863	498.246	68.574	1.022.748
Vehiculos-kilometros....	6.196.150	1.664.417	1.193.810	10.578.656	1.731.378	21.364.411
Idem em 1876.....	.....	.....	.....	.....	.....	18.649.595
Differença para mais em 1877.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.714.816

O numero medio de vehiculos por trem-kilometro foi :

	1877	1876
Nos trens de viajantes dos suburbios.....	11,42	10,92
» » » do interior, inclusive os carros de mercadorias....	11,64	
» » » » » exclusão feita dos carros de mercadorias.....	10,07	11,58
» » especiaes de viajantes.....	7,67	5,01
» » Mixtos.....	15,39	17,57
» » de cargas, incluindo os facultativos.....	15,70	14,49
Em todos os trens (media geral).....	14,18	15,25

Locomotivas.

O percurso kilometrico total das locomotivas em serviço do trafego foi em 1877 de 1.700.725,^{k} a saber :

	REBOCANDO TRENS.			TOTAL.
	DE VIAJANTES.	MIXTOS.	DE CARGAS.	
Suburbios.....	155.249	.....	.....	155.249
1.ª Secção.....	83.135	182.758	79.466	345.359
2.ª »	60.461	82.071	112.273	254.805
3.ª »	67.002	102.743	54.450	224.195
4.ª »	43.198	119.742	24.453	187.393
5.ª »	.....	15.456	160	15.616
Ramal de S. Paulo.....	64.388	241.911	16.678	322.977
» do Porto Novo.....	.....	96.124	2.552	98.676
Reserva nas Estações.....	.....	.....	.....	96.455
Locomotivas-kilometros.....	473.433	840.805	290.032	1.700.725
Idem em 1876.....	.....	.....	.....	1.476.007
Differença para mais em 1877.....	.....	.....	.....	224.718

O percurso medio diario por locomotiva foi :

Em 1877..... 105^{k},898

Em 1876..... 112^{k},360

Estes algarismos referem-se ao numero effectivo de locomotivas que trabalharam nos serviços acima, e que era

Em 1877	44
Em 1876	36

Movimento de passageiros e mercadorias por vehiculo e por trem kilometro.

O serviço dos vehiculos e dos trens, no transporte de viajantes e de mercadorias, foi o seguinte:

VIAJANTES:

			1877	1876
Numero médio de viajantes	Por carro-kilometro		10,59	10,46
	» trem kilom. de passageiros	Dos suburbios	80,39	101,52
		Do interior	91,74	95,13
		Em geral	88,11	97,28
	» » » mixto		29,78	37,26
Percurso kilom. de 1 viajante	Nos trens dos suburbios		7^k,94	8^k,74
	» » do interior		75^k,61	72^k,96
	Médio		28^k,82	29^k,34
Numero de viajantes embarcados			2.245.178	1.851.336
» » » transportados a 1 kilometro			64.149.761	54.217.166
Relação do numero dos lugares occupados ao dos lugares disponiveis			18,55 %	

MERCADORIAS:

		1877	1876
Numero médio de toneladas de mercadorias	Por wagão kilom. carregado	4^t,99	4^t,61
	» trem kilometro	54^t,48 (*)	47^t,37

(*) Incluindo os transportes em serviço da Estrada em trafego.

	1877	1876
Percurso kilometrico médio de uma tonelada.....	174k,78	173k,07
Relação entre o numero de toneladas kilometros transportadas e a capacidade dos wagões....	42,89 °/₀	40,35 °/₀
Numero de toneladas embarcadas.....	272.843	244.805
» » » » comprehendendo os transportes por trens de mercadorias em serviço da Estrada de ferro.....	302.049	. .
Numero de toneladas transportadas a 1 kilometro	49.367.504	42.443.243
» » » » » 1 » comprehendendo os transportes por trens de mercadorias em serviço da Estrada em trafego	52.793.586	
Relação entre o percurso dos wagões vazios e o percurso total de todos os wagões de mercadorias	14,06 °/₀	12,48 °/₀

Os resultados do anno de 1876 não tinham sido obtidos com muita exactidão, porque, não se tendo nos ultimos annos feito os calculos para esse fim, não só não havia bases preparadas, mas ainda foi necessario organisar em poucos mezes os dados que foram publicados com o relatorio do referido anno.

Não se póde por isso ter toda a confiança na comparação dos dous annos de 1877 e 1876.

Entretanto, observa-se que o numero de viajantes por carro-kilometro foi em 1877 mais favoravel do que em 1876, assim como o numero médio de toneladas de mercadorias por wagão-kilometro carregado e por trem-kilometro foi tambem maior em 1876, tendo-se, todavia, em vista que os algarismos de 1877 comprehendem os transportes effectuados por trens de mercadorias em serviço da Estrada em trafego.

Convém notar que em alguns mezes de 1877 cresceu o numero de cargas do interior para a Côrte em proporção consideravelmente superior ao de cargas da Côrte para o interior, o que obrigou não só a se fazerem muitos trens de carros vazios da Côrte em direcção ao interior, como mostra a relação dos carros vazios para o total dos carros, que foi em 1877 de 14,06 °/₀ e em 1876 apenas de 12,48 °/₀, mas tambem a se expedirem

na mesma direcção muitos carros com a carga incompleta, para se poder dar vasão ao transporte do café accumulado nas estações.

Accresce ainda que na ultima secção da estrada entregue ao trafego, do Rio Novo a João Gomes, na extensão de 46k,425, o movimento de mercadorias é quasi todo para o interior, porque as tres estações de Bemfica, Chapéo d'Uvas e João Gomes pouco exportam.

No corrente anno de 1878 os coefficientes de utilisação dos trens mixtos e de mercadorias hão de ser mais elevados.

Movimento geral e receita do trafego.

Nos quadros annexos sob a letra — B 2 a 19 — encontram-se dados estatisticos sobre o movimento e receita das differentes especies de transportes.

Em resumo, o movimento geral do trafego nos 12 mezes de 1877 foi o seguinte :

MEZES.	PASSAGEIROS. — NUMERO.	BAGAGENS E ENCOMMENDAS. — KILOGR.	ANIMAES. — NUMERO.	CARROS. — NUMERO.	MERCADORIAS. — KILOGR.
Janeiro	169.983	550.244	2.995	30	23.878.518
Fevereiro	158.438	518.955	1.980	26	18.098.902
Março	179.946	589.671	2.604	27	20.119.895
Abril	183.989	507.311	2.744	31	21.775.245
Maio	188.843	512.447	3.275	31	16.797.611
Junho	216.777	574.000	3.499	40	20.837.812
Total do 1.º semestre	1.097.976	3.252.628	17.097	185	121.507.983
Julho	205.516 ½	527.708	3.063	40	24.041.532
Agosto	188.178 ½	566.375	4.301	31	28.821.381
Setembro	194.318 ½	559.585	3.491	31	28.055.883
Outubro	177.947	593.691	4.056	70	28.021.490
Novembro	177.688	595.693	3 158	25	21.541.916
Dezembro	203.553 ½	648.531	3.211	19	20.844.710
Total do 2.º semestre	1.147.202	3.491.583	21.280	216	151.334.912
Total do anno de 1877	2.245.178	6.744.211	38.377	401	272.842.895
» » » » 1876	1.851.336	5.445.439	37.622	338	244.805.603
Differença para mais em 1877	393.842	1.298.772	755	63	28.037.292

E a renda total arrecadada pela Estrada, incluindo, portanto, as quotas pertencentes ás Companhias União e Industria, Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro, e Estrada de ferro de Resende e Arêas, foi de — 9.666:125$959, a saber:

MEZES.	PASSAGENS.	BAGAGENS E ENCOMMENDAS.	ANIMAES.	CARROS.	MERCADORIAS.	TELEGRAPHO.	ARMAZENAGENS.	MULTAS.	RENDAS DIVERSAS.	TOTAES.
Janeiro	145:790$200	17:238$500	5:766$560	475$500	620:994$950	2:916$900	2:480$510	1$000	167$600	795:934$720
Fevereiro	137:323$300	15:572$870	4:173$170	358$700	453:477$790	2:236$200	1:559$350	146$000	181$500	615:055$880
Março	148:794$900	17:946$590	5:681$630	530$300	515:005$880	2:619$900	1:803$110	100$000	172$000	722:774$340
Abril	157:025$900	18:442$010	5:500$610	451$300	560:838$430	2:656$800	1:743$660	302$000	267$000	747:317$710
Maio	159:326$900	18:965$090	6:594$170	463$900	403:277$811	2.710$900	1:415$690	198$960	374$840	593:328$264
Junho	208:187$100	23:799$290	6:434$600	640$500	462:269$185	3:365$300	3:817$450	212$500	254$680	708:980$635
Total do 1.º Semestre	956:418$300	112:064$350	34:150$740	2:917$200	3.015:861$049	16:536$000	12:909$800	1:053$460	1:417$620	4.183:391$519
Julho	191:354$730	23:251$980	6:837$720	1:079$500	632:066$770	3:227$500	1:070$150	103$920	239$720	859:232$290
Agosto	188:789$960	25:452$550	8:673$110	583$400	792:081$980	3:037$200	891$070	105$000	975:060	1.020:589$330
Setembro	190:889$720	25:392$810	6:813$200	769$000	803:355$190	3:388$400	1:158$720	110$000	815$400	1.032:692$830
Outubro	180:768$880	25:347$560	8:375$720	2:070$900	791:209$230	2:720$400	1:251$900	35$000	1:140$700	1.012:920$410
Novembro	173:228$890	22:890$350	7:098$970	567$500	556:617$820	2:416$900	1:166$480	.....	845$100	764:831$170
Dezembro	200:991$000	28:347$720	7:138$550	307$990	548:021$900	3:264$100	3:713$970	50$000	633$000	792:468$410
Total do 2.º Semestre	1.126:023$270	150:682$970	44:937$360	5:378$380	4.123:353$280	18:053$600	9:252$680	403$920	4:648$980	5.482:734$440
» » anno de 1877	2.082:471$570	262:747$320	79:088$100	8:325$580	7 169:217$320	34:589$600	22:162$480	1:457$380	6:066$600	9.666:125$959
» » » » 1876	1.689:487$340	171:270$410	72:106$330	6:023$100	6.284:733$440	32:416$360	24:167$940	1:018$580	2:998$080	8.287:221$580
Differença em 1877. para mais	392:981$230	88:476$910	6:981$770	2:302$480	884:483$880	2:173$240	.....	438$800	3:068$520	1.378:904$379
Differença em 1877. » menos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2:005$460	.....	.....	.....

Nas rendas diversas está incluida a importancia de 620$000 de desvios, arrecadada pela repartição do Trafego.

Deduzindo-se da renda total arrecadada.....		9.666:125$959
As quotas pertencentes á		
Companhia União e Industria.....	300:000$000	
» E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro	96:721$030	
» E. de F. de Resende a Arêas....	143$910	396:864$940
Fica o saldo.....		9.269:261$019
Que representa a receita bruta do trafego da E. de F. Pedro II no anno de 1877.		
Comparada com a receita de 1876,.....		7.987:221$580
Mostra a favor de 1877 uma differença de ..		1.282:039$439

Deduzindo-se da quantia acima.....	9.269:261$019
A importancia dos transportes effectuados por conta dos Governos Geral e Provinciaes e da construcção do prolongamento.....	178:781$515
Fica o saldo de.....	9.090:479$504

que representa a renda do trafego arrecadada directamente pela Estrada.

O movimento e receita de passageiros discriminados pelos trens dos suburbios e do interior, foi, nos annos de 1877 e 1876, o seguinte:

	1877.			
	NUMERO.	TOTAL DE PASSAGEIROS.	RECEITA POR CLASSE.	TOTAL DA RECEITA.
Passageiros dos suburbios. 1.ª classe..	625.169	1.558.132	168:530$800	314:831$600
Passageiros dos suburbios. 2.ª » ..	932.963		146:350$800	
» do interior.... 1.ª » ..	207.086 ¼	687.046	885:146$810	1.721:890$310
» do interior.... 2.ª » ..	479.959 ¼		836:743$500	
Somma.....	.....	2.245.178	.....	2.036:771$910

	1876.			
	NUMERO.	TOTAL DE PASSAGEIROS.	RECEITA POR CLASSE.	TOTAL DA RECEITA.
(1) Passageiros dos suburbios 1.ª classe.	514.418	1.264.836	147:226$740	258:485$240
(1) Passageiros dos suburbios 2.ª » .	750.468		111:258$500	
» do interior.... 1.ª » .	159.724	586.450	626:816$000	1.431:002$100
» do interior.... 2.ª e 3.ª ».	426.726		804:186$100	
Somma.....	.....	1.851.336	.....	1.689:487$340

	DIFFERENÇA EM 1877.	
	NUMERO DE PASSAGEIROS.	RECEITA.
Passageiros dos suburbios. 1.ª classe.....	+ 110.751	+ 56:396$360
Passageiros dos suburbios. 2.ª »	+ 182.495	
» do interior.... 1.ª »	+ 47.362 ¼	+290:888$210
» do interior.... 2.ª e 3.ª classe.....	+ 53.233 ¼	
Somma.....	+ 393.842	+347:284$570

A renda das bagagens e encommendas em 1877 excedeu á de 1876, em 83:219$770 ou cerca de 47,75 °/₀, a saber:

(1) Está incluido o movimento de Sapopemba.

	1877.	1876.	Differença para mais em 1877.
Bagagens pelos trens dos suburbios.....	18:913$600	16:924$800	1:988$800
» » » do interior.....	147:818$410	157:345$610	81:230$970
Encommendas pelos trens do interior.....	90:758$170		
	257:490$180	174:270$410	83:219$770

O numero total de toneladas de mercadorias expedidas foi:

	DA CORTE PARA O INTERIOR.	DO INTERIOR PARA A CORTE E DEMAIS ESTAÇÕES.	TOTAES.
Em 1877.....	109.106.194	163.736.701	272.842.895
» 1876.....	104.645.797	140.159.806	244.805.603
Differença para mais em 1877.....	4.460.397	23.576.895	28.037.292
E produzio: em 1877..... Rs.	2.428:926$663	4:395:099$086	6.824:025$749
» » 1876..... Rs.	2.278:992$633	3:705:740$807	5.984:733$440
Differença para mais em 1877.....	149:934$030	689:358$279	839:292$309

Nos ultimos 12 annos de 1866 a 1877 o numero de passageiros transportados pela Estrada foi:

	1.ª Classe.	2.ª e 3.ª Classe.	Total	Augmentos %
Em 1866	55.805 ...	349.724 ...	405.529	
» 1867	71.440,5 ...	408.939,5 ...	480.380	18,45
» 1868	120.996,5 ...	547.671,5 ...	668.668	39,19
» 1869	132.283 ...	646.260 ...	778.543	16,43
» 1870	212.439 ...	578.987 ...	791.426	1,65
» 1871	308.859 ...	594.611 ...	903.470	14,15
» 1872	346.833 ...	666.788 ...	1,013.621	12,19
» 1873	431.021 ...	750.707 ...	1.181.728	16,58
» 1874	438.710 ...	791.404 ...	1.230.114	4,09
» 1875	589.474 ...	1.021.020 ...	1.610.494	30,92
» 1876	674.142 ...	1.177.194 ...	1.851.336	14,95
» 1877	832.255,5 ...	1.412.922,5 ...	2.245.178	21,27

Durante o mesmo periodo a quantidade de bagagens, encommendas e mercadorias transportadas foi:

	Bagagens e encommendas kil.	Differença %	Mercadorias kil.	Differença %
Em 1866.....	1.335.302		77.249.842	
« 1867.....	1.599.641	+ 19,79	105.808.691	+ 36,96
« 1868.....	1.712.057	+ 7,02	99.904.444	— 5,91
« 1869.....	1.772.486	+ 3,29	163.344.984	+ 63,50
« 1870.....	2.089.477	+ 17,78	151.457.885	— 7,84
« 1871.....	2.470.616	+ 18,28	165.925.101	+ 9,55
« 1872.....	2.437.237	— 1,36	162.879.702	— 1,86
« 1873.....	3.105.486	+ 27,41	176.456.438	+ 8,33
« 1874.....	3.751.798	+ 20,81	208.871.439	+ 18,36
« 1875.....	4.799.117	+ 27,91	245.191.997	+ 17,38
« 1876.....	5.445.439	+ 13,46	244.805.603	— 0,15
« 1877.....	6.744.211	+ 23,85	272.842.895	+ 11,45

O producto medio da tonelada de mercadoria embarcada foi:

Em 1870.....	23$060
« 1871.....	25$603
« 1872.....	26$658
« 1873.....	27$276
« 1874.....	28$208
« 1875.....	25$409
« 1876.....	24$404
« 1877.....	25$092

Despeza.

Com a secção especial do trafego, comprehendendo escriptorio central, Contadoria, conducção de trens e serviço das estações, mas excluindo o telegrapho, despendeu-se:

Em 1877 a quantia total de.....	1.088:960$994
» 1876 » » » »	941:635$289

Cujas medias foram, a saber:

	1877	1876
Por kilometro em trafego.....	1:993$714	1:869$655
» trem-kilometro.....	$723	$770
» locomotiva-kilometro.....	$640	$638
» vehiculo-kilometro.....	$051	$050,5
» tonelada-kilometro.....	$012,7	$012,5
» viajante-kilometro.....	$004,8	$004,8

A despeza cresceu por kilometro em trafego, mas diminuio por trem kilometro.

O augmento por kilometro em trafego explica-se:

1.° Porque alem das tres novas estações, situadas no prolongamento da linha entregue ao trafego no dia 1.° de Fevereiro de 1877, tinham sido abertas mais duas estações em fins de 1876, sendo a do Casal em 1.° de Outubro, e a do Rio Novo em 20 de Novembro.

2.° Porque as paradas da 6.ª Divisão, Rasgão e Palmeiras, cujo pessoal pertencia antes parte ao Telegrapho e parte á Via permanente, passaram inteiramente para a secção do Trafego.

3.° Porque foi necessario dar mais alguns empregados á Contadoria, que por falta de pessoal deixava de fazer varios trabalhos de verificação da receita e de estatistica e tinha a escripturação muito atrazada.

4.° Finalmente, porque, tendo augmentado consideravelmente em 1877 o trafego da Estrada, foi necessario tambem augmentar o pessoal da conducção dos trens, e extraordinario nas estações, se bem que por outro lado se tivesse diminuido o pessoal ordinario de algumas estações do interior.

Contracto com a Companhia União e Industria.

Durante o anno de 1877 entregou esta empreza á estação da Côrte e ás do interior de Entre Rios para cima, na direcção do valle do Parahybuna até Rio Novo e no Ramal do Porto Novo, 33.074.857^{k} de mercadorias que produziram 1.237:870$268, de cuja quota de 25 °/₀, na importancia de 309:467$567, foram entregues 300:000$000 á Companhia na forma de seu contracto, ficando o saldo de 9:467$567 a favor da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Contracto com a Companhia da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro.

Em 26 de Maio de 1877 foi celebrado com esta empreza o acôrdo constante do Annexo— A 3—pelo qual ficou estabelecido que cada uma das duas emprezas despacharia directamente das suas estações para as da outra, e a Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro pagaria á de D. Pedro II. metade das despezas com o serviço da estação da Cochoeira, e um terço da importancia das obras de conservação e reparos da mesma estação.

No dia 8 de Julho foi inaugurada toda a linha da Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro e no dia 10 do mesmo mez começou o trafego mutuo com a Estrada de Ferro D. Pedro II, cujos resultados constam do annexo— B 5 — e são em resumo os seguintes :

Da Estrada de Ferro D. Pedro II para a Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro :

Viajantes de 1.ª classe.	2.061	
» » 2.ª » .	3.636	
Total.....	5.697, producto.....	45:678$060
Bagagens : kilogrammas	35.190, producto.....	1:760$590
Encommendas : kilogrammas	25.533, producto.....	3:490$730
Animaes : 40, producto.....		149$450
Carros : 9, producto.....		349$510
Mercadorias : kilogrammas	3.014.841, producto.....	45:075$090
Telegrapho.....		217$600
Producto total pertencente á Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro.....		96:721$030

Da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro para a Estrada de Ferro D. Pedro II, sendo o producto sómente desta :

Viajantes de 1.ª classe.	1.564 ½		
» » 2.ª »	2.159 ½		
Total.....	3.724, producto.....		32:141$250
Bagagens e encommendas, kilogrammas	53.257, producto....		8:487$380
Animaes : 591, producto.....			1:437$050
Carros : 2, producto.....			31$750
Telegrammas.....			571$700
Mercadorias : kilogr.	Café.....	5.286.136	
» »	Diversos.....	1.095.618	
	Total.....	6.381.754	267:348$320
Producto geral para a Estrada de Ferro D. Pedro II.....			310:017.450

Estes resultados teriam sido ainda mais importantes, se não fossem tão elevadas as tarifas da linha S. Paulo e Rio de Janeiro: muitas cargas da margem do Parahyba, que ainda demandam os portos de Santos, Ubatuba, e outros, teriam vindo ao Rio de Janeiro por aquella linha e pela Estrada de Ferro D. Pedro II augmentando a renda de ambas.

Da seguinte comparação das tarifas das duas linhas se vê quanto as da Estrada de Ferro D. Pedro II são mais baixas:

	ESTRADA DE FERRO DE S. PAULO.	ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II.
Viajantes de 1.ª classe...	80 rs. por kilometro	50 rs. por kilometro.
» » 2.ª » ...	40 rs. » »	25 rs. » »
Bagagens e encommendas pelos trens de viajantes	1$000 por tonelada, por kilometro...	650 rs. por tonelada, por kilometro.
Generos de exportação...	206 rs. por tonelada, por kilometro...	200 rs. por tonelada, por kilometro, até 100 kilometros; 140 rs. por kilometro excedente.
» alimenticios de 1.ª necessidade.....	100 rs. por tonelada, por kilometro...	100 rs. por tonelada, por kilometro, até 100 kilometros; 70 rs. por kilometro excedente.
Generos de importação...	300 rs. por tonelada, por kilometro...	250 rs. por tonelada, por kilometro, até 100 kilometros; 140 rs. por kilometro excedente.
Objectos de grande volume e pouco pezo.....	600 rs. por tonelada, por kilometro...	187 rs. por tonelada, por kilometro.
Bois, vacas e vitellas.....	55 rs. por cabeça, por kilometro...	25 rs. por cabeça, por kilometro.

O acôrdo tem sido observado por ambas as Emprezas e dado resultados satisfactorios.

Contracto com a Companhia Estrada de Ferro de Resende a Areas.

No dia 25 de Janeiro de 1877 celebrou-se com esta empreza o acôrdo constante do annexo — A 4 — quasi nos mesmos termos do que fôra firmado com a Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro, differindo deste em que a empreza de Resende a Arêas obrigou-se a pagar á de D. Pedro II a mensalidade de 200$000 para indemnisal-a de parte das despezas com o pessoal que mantém na estação de Suruby, inicial da linha de Resende a Arêas.

No dia 1.º de Dezembro foi inaugurada parte da linha, e os resultados do trafego mutuo durante esse mez foram os seguintes:

Da Estrada de Ferro D. Pedro II para a de Resende e Arêas:

Viajantes de 1.ª classe.....	7		
» » 2.ª »	7		
Total.....	14	producto	21$600
Bagagens: kilogrammas.....	35	»	1$020
Encommendas »	188	»	4$800
Mercadorias »	5.399	»	116$490
		Total.....	143$910

Da Estrada de Ferro de Resende a Arêas para a de D. Pedro II:

Passagens: de 1.ª classe.....	21		
» » 2.ª »	29		
Total.....	50	producto	120$600
Bagagens: kilogrammas.....	452	»	23$220
Encommendas: »	492	»	12$650
Mercadorias, café: kilogrammas	34.171		
Diversos: »	386		
	34.557	»	1:124$260
		Total.....	1:280$730

Segundo a opinião manifestada pelo Gerente da Empreza de Resende a Arêas, o acôrdo tem sido vantajoso para esta, economisando despezas que teria de fazer com pessoal na Côrte para despacho de mercadorias.

Accidentes.

Dos que se deram durante o anno não resultou morte nem ferimento grave a passageiros da estrada.

Em consequencia do máo estado em que se achava a via permanente em 1876, e que se aggravou com as chuvas do fim desse anno, antes que se podesse substituir os dormentes arruinados na linha, houve alguns descarrilhamentos nos primeiros mezes de 1877, não resultando delles felizmente senão avarias no material da Estrada e atrazos nos trens.

Os outros descarrilhamentos, no correr do anno, foram devidos principalmente :

1.° A desmoronamentos de taludes dos córtes sobre o leito da estrada;

2.° A encontro de animaes na linha ;

3.° A enganos de guardas em manobras das chaves ;

4.° A descuido do pessoal da via permanente na collocação dos signaes regulamentares quando tem de cortar a linha para substituir trilhos, não se dando estes casos senão com os trens de lastro que não são esperados ou com os trens extraordinarios de cargas ;

5.° A fracturas de eixos e de molas de carros.

Alguns empregados da estrada, em pequeno numero, ficaram mortos ou feridos nestes accidentes.

Além destes houve, durante o anno, alguns casos de morte e ferimentos no pessoal dos trens, por imprudencia das proprias victimas, sobre tudo na passagem pelos tunneis e debaixo dos viaductos collocados sobre a estrada.

Quando ha qualquer accidente, tomam-se logo todas as providencias para se salvar e arrecadar as mercadorias, assim como para se recolher o material avariado da estrada, e examinam-se cuidadosamente as causas do desastre, punindo-se com todo o rigor os empregados ou operarios que por negligencia ou descuido são culpados do mesmo.

Demoras dos trens.

A demora media por trem, durante o anno, foi :

Nos dos suburbios.....	13"
» de passageiros.....	1'38"
» mixtos.....	3'41"

Considerando-se que a linha só é dupla da Côrte até Sapopemba, e, portanto, singela em todo o resto de sua extensão, isto é, em cerca de 530 kilometros; que nestas condições qualquer atrazo de um trem póde perturbar a marcha de muitos outros; que já é consideravel o numero dos trens que circulam na estrada; e finalmente que pelas ordens regulamentares nenhum machinista póde ganhar o atrazo de um trem, augmentando a velocidade deste, a qual em caso algum deve exceder a que resulta do tempo fixado no horario para ir de uma estação a outra; reconhece-se que é insignificante a demora media dos trens durante o anno de 1877, e que o serviço se fez em condições satisfactorias.

Reclamações.

O numero de reclamações apresentadas durante o anno foi de

219, na importancia de.....	24:825$205
sendo 179 por perda na importancia de.....	14:618$460
e 40 por avaria na importancia de.....	10:206$645

Autorisou-se o pagamento de uma reclamação feita no anno de 1875 na importancia de 37$200, e de 27 ditas feitas no anno de 1876 na importancia de 1:484$088.

Das 219 reclamações apresentadas em 1877:

Foi autorisado o pagamento, na importancia total de 7:825$368, de.....	145
Foram satisfeitas com a entrega dos objectos reclamados.....	17
Foram indeferidas.....	43
Ficaram prejudicadas por terem sido feitas depois do tempo prescripto no Codigo Commercial..	2
Passaram para o anno seguinte, ficando pendentes de solução.....	12

Os motivos destas reclamações são:

1°. Accidentes na linha, dos quaes resultaram quebrarem-se alguns carros, e em consequencia avariarem-se ou perderem-se generos contidos nos mesmos.

2.° Enganos na expedição dos generos por falta ou vicio de endereços dos volumes, ou equivoco no carregamento, acontecendo que os objectos uma vez desencaminhados não poderam ser facilmente reconhecidos e figuraram depois como sobras que foram vendidas em leilão.

3.° Máo acondicionamento dos volumes ou collocação dos mesmos dentro dos carros em contacto com ferragens que romperam os saccos, etc.

4.° Defeito de alguns carros que deixavam penetrar agua na occasião de fortes chuvas.

5.° Finalmente, facilidade de alguns empregados da Estrada em acceitarem volumes ou já avariados ou com faltas sem verificarem seu estado ou quantidade, dando assim lugar a reclamações feitas, ás vezes em bôa fé, mas outras indevidamente.

A fim de se removerem as causas acima apontadas, senão todas, ao menos as que podem ser prevenidas por esforços da administração, tomaram-se providencias que vão produzindo resultados satisfactorios, pois já tem diminuido o numero das reclamações.

Assim exigio-se que todos os volumes entregues á Estrada para serem transportados, tivessem marca e o nome da estação de destino escriptos de modo bem legivel; determinou-se que os empregados da estação de procedencia seriam responsaveis por qualquer falta ou avaria verificada no acto de se descarregar o carro na estação do destino, e que não proviesse de accidentes em viagem; e para se tornar mais efficaz esta medida na estação da Côrte dispensaram-se alli os carregadores e incumbio-se o serviço de carregamento aos proprios conferentes que recebem a mercadoria; finalmente, tomaram-se medidas para se fazer com mais cuidado o exame do estado dos carros antes de serem carregados.

Do exame das reclamações apresentadas, e das indagações a que se procede para se conhecer os responsaveis pelas mesmas, collige-se que não são os extravios de generos devidos a criminoso procedimento por parte do pessoal da Estrada. Se um ou outro afasta-se do cumprimento de seus

deveres, o que muito raras vezes acontece, é immediatamente despedido do serviço da Estrada e a punição communicada por circular a todo o resto do pessoal.

Aos que allegam que nem todas as reclamações se fazem para evitar os incommodos de um processo longo, a administração da Estrada responde que tem recebido reclamações até pela importancia de 5$000 e de menos,

Em geral as pessoas que tem reclamações fundadas as apresentam directamente á Estrada, porque estão convencidas de que serão attendidas, não provindo a demora que as vezes se dá na solução final senão da necessidade de se obterem informações indispensaveis em taes casos.

As accusações anonymas e infundadas que contra a Estrada apparecem, não tem outro fim senão justificar, á custa do credito do pessoal da mesma Estrada, certas fraudes com que alguns industriosos procuram augmentar seus lucros.

Comparando-se a importancia das reclamações com a dos generos que a estrada transporta annualmente, a qual deve ser superior a cem mil contos de réis, vê-se que aquella importancia, deduzida a dos volumes restituidos por terem sido depois encontrados, representa menos de uma decima millesima parte do valor da massa transportada, proporção que dá idêa vantajosa da maneira porque é feito o serviço da Estrada.

Alterações e melhoramentos no trafego.

Serviço de viajantes.

O prazo dentro do qual são validos os bilhetes de ida e volta, que era sómente de 60 horas, foi ampliado a 5 dias para as estações da Corte á Barra, até Resende e Entre-Rios, e elevado a 8 dias de Resende e de Entre-Rios em diante até os extremos da linha.

Parece-me que esse prazo deve ser ainda maior para as viagens directas de S. Paulo á Côrte, a fim de se promover a circulação de passageiros daquella Provincia pela Estrada de Ferro D. Pedro II.

Aos passageiros dos suburbios facultou-se a compra de bilhetes de ida e volta e de series de 10 bilhetes, sem abatimento de preços, por já estarem estes sufficientemente reduzidos naquelles trens. A faculdade acima permitte ao viajante embarcar no ultimo momento sem o incommodo de comprar o bilhete quando ha mais agglomeração de povo junto a bilheteira.

Nos ultimos dias do anno começaram a servir nos trens de passageiros novos carros de 1.ª classe, que offerecem todas as commodidades e conforto desejaveis nas longas viagens.

Tem assentos para 48 pessoas, e são divididos em 2 grandes salões separados por um compartimento central com duas divisões providas de todos os arranjos indispensaveis. Os 2 salões são espaçosos e bem arejados.

Estes carros foram feitos nos Estados Unidos sobre desenhos fornecidos pela administração da Estrada. Vieram tambem trucks e ferragens para outros carros semelhantes, cujas caixas tem de ser feitas aqui de madeiras do paiz.

Admittio-se nos trens de viajantes, a titulo de ensaio, um botequim ambulante para fornecer café, refrescos, charutos, etc., aos passageiros: começou a funccionar a 5 do Agosto.

Este botequim occupa um pequeno compartimento do carro em que viaja o chefe de trem. O emprezario pagava a principio 20$000 por dia pelo compartimento que occupava em dous trens, um de ida e outro de volta; mas tendo elle demonstrado que não tirava lucros para continuar a pagar tão elevada prestação, foi esta reduzida a 10$000 diarios.

Dos antigos carros de 2.ª classe foram 6 transformados em pequenos carros salões, com dous compartimentos para 8 pessoas cada um e gabinete reservado, a fim de serem alugados a familias ou grupos de pessoas que paguem a lotação completa de um ou dos dous compartimentos.

Era uma necessidade reclamada por passageiros da Estrada, aos quaes tem agradado os carros transformados.

Permittio-se aos passageiros toda a liberdade na entrada e sahida dos carros nas estações, deixando-se de impôr pena aos que entram e sahem quando o trem se acha em movimento, e limitando-se a administração da Estrada a exigir o bilhete de passagem e a prevenir por editaes affixados sobre as portas dos carros que correm perigo os que se arriscam a saltar do trem.

Na estação da Barra supprimio-se a baldeação que alli se fazia dos passageiros da Côrte para o ramal de S. Paulo e vice-versa: actualmente os passageiros seguem para aquelle ramal ou deste para a Côrte nos mesmos carros em que começaram a viagem.

Horario.

Para se attender ás reclamações dos passageiros do ramal da Leopoldina e da linha central desta Estrada e tambem para satisfazer as necessidades creadas pela juncção da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro, organisou-se novo horario, que entrou em vigor em 1.° de Julho, contendo em relação ao antigo as seguintes principaes modificações:

1.° Ficou estabelecido um trem directo de passageiros, que parte da Côrte ás 5 horas da manhã e leva viajantes para todas as linhas em correspondencia com a de D. Pedro II.

2.° O trem de passageiros, que antes partia da Côrte ás 7 horas da manhã, foi transferido para as 7h,20, e faz o serviço das estações da 1.ª e 2.ª secções e ramal de S. Paulo, onde não pára o expresso, servindo igualmente como mixto na 3.ª e 4.ª secções e no ramal do Porto Novo.

3.° Foi supprimido o trem regular de cargas da 3.ª Secção, por serem sufficientes para o serviço ordinario de mercadorias os dous trens mixtos que alli existem actualmente.

O novo horario tem satisfeito geralmente.

Apenas as estações secundarias do Ramal de S. Paulo pretendem ser servidas pelo expresso do mesmo modo que o são as estações principaes.

A administração da Estrada attenderia a essa pretenção, senão resultasse d'ahi demora na viagem daquelle trem e por conseguinte serio inconveniente ás communicações directas com S. Paulo, fim este que mais se teve em vista com a creação do referido trem, convindo notar que as estações secundarias tem hoje os mesmos trens que tinham antes de entrar em vigor o novo horario.

Serviço de mercadorias.

Empregaram-se durante o anno todos os meios que estavam ao alcance da administração para se regularisar e tornar o mais rapido possivel o movimento de cargas.

Nos mezes de Agosto, Setembro e Outubro cresceu consideravelmente a quantidade de generos expedidos do interior para a Côrte, tendo havido dias em que o movimento tanto de importação como de exportação excedeu na estação central a 1.300 toneladas, algarismo que nunca fôra attingido em épocas anteriores.

Devido á deficiencia de carros de cargas e á falta de espaço nesta estação, tanto para descarga como para manobra dos trens, tendo acontecido que alguns destes ficaram até dois dias á espera de lugar para serem descarregados, houve algumas vezes demora no transporte de cargas, mas para os generos armazenados nunca essas demoras excederam a 8 dias, contados da data do despacho até o da entrega da carga proveniente das estações mais distantes, salvo o caso excepcional de um ou outro volume retardado por qualquer circumstancia extraordinaria.

Seria para desejar, e a administração da Estrada não poupa esforços para conseguir este resultado, que em todo e qualquer tempo sejam as cargas embarcadas e transportadas ao seu destino immediatamente depois de despachadas; mas é preciso reconhecer que, tendo-se em consideração os recursos de que dispõe actualmente, a Estrada de Ferro D. Pedro II leva vantagem nesta parte de serviço a algumas estradas de ferro da Europa, onde a demora do transporte de mercadorias pelas vias ferreas é objecto de constantes reclamações da parte do publico.

Nas estradas de ferro belgas e francezas tem-se verificado que são precisos mais de 20 carros de mercadorias para o transporte de cada um milhão de toneladas-kilometros por anno, e noto mesmo que nos caminhos de ferro do Estado na Belgica, que em 1875 transportaram 1.001.328.850 toneladas-kilometros, o effectivo do material rodante no mesmo anno com-

prehendia alli 28.560 wagões para mercadorias, isto é, cerca de 28 vehiculos por cada milhão de toneladas-kilometros.

Entretanto, a Estrada de Ferro D. Pedro II, cujo movimento de mercadorias elevou-se em 1877 a mais de 49 milhões de toneladas-kilometros, não incluindo os transportes effectuados em serviço da propria Estrada em trafego, dispunha apenas de um effectivo de cerca de 650 carros, isto é, 13 vehiculos por cada milhão de toneladas-kilometros, ou 350 menos do que seriam estrictamente necessarios nesse anno para se fazer o serviço com alguma regularidade.

Foi começando-se o serviço de descargas na estação da Côrte desde as 5 horas da manhã, e prolongando-se o mesmo até alta noite, e nos dias de guarda; foi prestando-se o Commercio a retirar seus generos até além das horas ordinarias de trabalho, e formando-se trens extraordinarios á noite; foi, finalmente, empregando-se todos os esforços, que se conseguio, não obstante os embaraços já apontados, dar vasão tão prompta quanto possivel ao movimento de cargas nos mezes em que mais avultaram as remessas do interior para a Côrte.

Além das medidas indicadas no artigo sobre reclamações, adoptaram-se outras tendentes a melhorar o serviço de mercadorias.

Para evitar perda de tempo nos despachos supprimio-se o registro das notas de expedição, servindo como tal na estação de partida o talão de conhecimento, e na estação de destino a 2.ª via da nota de expedição que fica em poder do agente.

Dando-se frequentes enganos no calculo dos fretes, do que resultava serem os empregados responsabilisados por sommas que ás vezes não podiam pagar, determinou-se que esses calculos seriam sempre revistos por outro empregado nas estações onde houvesse mais de um, e além disso verificados na estação de destino antes de ser entregue a mercadoria.

Mandou-se affixar, semanalmente nas estações, relações das mercadorias incursas nos Artigos 54 e 95 das tarifas em vigor, para facilitar aos interessados a retirada de seus generos antes de serem estes submettidos a leilão.

Aos consignatarios de mercadorias sujeitas a armazenagem dispensou-se o pagamento desta, todas as vezes que provaram não terem retirado a mercadoria por causas de força maior ou independentes de sua vontade.

Ordenou-se aos agentes que facilitassem, por todos os meios possiveis, as relações directas dos productores com a Estrada, dando-lhes os esclarecimentos indispensaveis para remetterem seus generos por esta sem o auxilio de intermediarios e enchendo-lhes as notas de expedição quando fosse necessario.

A' entrada da estação central estabeleceu-se um escriptorio especial para recebimento de telegrammas e despacho de pequenos volumes de encommendas: a utilidade deste escriptorio está provada pelo facto de ter crescido consideravelmente a renda proveniente desses despachos, a qual excede ás vezes a 100$000 por dia e attingio nos ultimos 12 ½ mezes a 21:607$310.

Removeu-se para um armazem construido ao lado da rua do General Pedra o serviço de despacho e recebimento de animaes miudos, aves, hortaliças, e grandes volumes de encommendas, serviço este que antes se fazia sobre uma das plataformas de passageiros.

Tarifas.

De acôrdo com as idéas apresentadas no ultimo relatorio desta Directoria, organisou-se e submetteu-se á approvação do Governo Imperial um projecto de tarifas cuja execução deve dar em resultado augmento de renda para a Estrada, sem elevar, antes diminuindo, os fretes das mercadorias para grandes distancias, e reduzindo os dos generos de primeira necessidade, das materias primas ou subsidiarias de industrias do paiz, e dos productos de algumas destas.

Em vez de se fazer variar as taxas diminuindo-as para as grandes distancias, o que teria o inconveniente de difficultar o calculo das quotas de receita pertencentes á Estrada de Ferro D. Pedro II, nos casos de trafego mixto com outras linhas, adoptaram-se no projecto taxas fixas para cada classe de transporte, e organisou-se uma tabella de distancias ficticias deduzidas da formula da parabola, na qual considerou-se o parametro igual a 140 kilometros, as abcissas representam as distancias desenvolvidas e as ordenadas as distancias que multiplicadas pelas taxas devem dar os fretes.

As distancias desenvolvidas foram calculadas, ajuntando-se 10 °/₀ á distancia real por cada millimetro de rampa acima de 5 millimetros, afim de se attender no calculo dos fretes ao augmento de custeio nas rampas que passam de certo limite.

Ramal de Macacos.

Em 1876, incluindo o producto da estação da Bifurcação, foi

a receita deste Ramal de.....	19:325$870
e a despeza de.....	25:570$618
havendo um *dificit* de.....	6.244$748

que foi realmente de cerca de 20:000$000, porque a renda acima não pertence só ao ramal, que tem apenas 5 kilometros, mas sim a toda a linha até a Côrte percorrida pela quasi totalidade dos transportes provenientes daquelle ramal.

A' vista destes resultados, tratei immediatamente de reduzir alli o mais possivel as despezas, modificando o serviço e diminuindo o pessoal das estações, dos trens, e da via permanente; supprimi o encarregado da estação da Bifurcação e um guarda-chave do desvio que alli existe, fazendo-se directamente da 6.ª Divisão e de Macacos para Belem, e vice-versa, os pedidos de licença para os trens; supprimi igualmente o chefe de trem privativo do Ramal, ficando este serviço a cargo ora de um auxiliar dos outros trens, ora de um guarda-freio. Reduzi a turma de conservação a um feitor e 4 trabalhadores, e o pessoal da estação de Macacos a um agente, um telegraphista, e dous guarda-chaves.

Com essas economias baixou a despeza do Ramal em 1877 a.....	18:854$875
e tendo a receita sido de.....	21:788$850
houve um saldo de.....	2:933$975

Mas pelas razões já apresentadas houve ainda *deficit*, visto que a renda propria do ramal deve ser mais ou menos $\frac{1}{6}$ da receita arrecadada nas estações de Bifurcação e Macacos.

A suppressão do encarregado da Bifurcação teve, além da de economia, outra vantagem, qual a de dispensar a permanencia de empregados do trafego em lugar extremamente doentio, onde ficavam inutilisados no fim de pouco tempo.

A seguinte comparação das despezas em 1876 e 1877 mostra a reducção feita em 1877 :

	EM 1877.	EM 1876.	DIFFERENÇAS EM 1877.	
			Para mais.	Para menos.
Conducção de trens e estações.	6:424$635	8:995$265	.....	2:570$630
Telegrapho.....	1:199$950	915$612	284$338	.....
Tracção.....	6:704$905	6:985$600	.....	280$695
Via permanente e edificios...	4:525$385	8:674$141	.....	1:148$756
Total	18:854$875	25:570$618	284$338	7:000$081

Espero que a reducção no corrente anno de 1878 ainda seja maior.

Trens dos Suburbios.

O movimento de passagens e bagagens por estes trens e os respectivos productos tem augmentado consideravelmente nos tres ultimos annos, depois que em 1874 e em 1876 foram reduzidas as taxas e augmentado o numero dos trens, como mostra o seguinte resumo :

ANNOS.	NUMERO DE PASSAGEIROS.	RENDA DE PASSAGEIROS.	RENDA DE BAGAGENS.	TOTAL DAS RENDAS.	AUGMENTO POR %.
1874.....	785.413	186:657$670	16:046$700	202:704$370	
1875.....	1.047.343	202:754$750	17:082$200	219:836$950	8,4
1876.....	1.200.781	227:935$840	16:924$800	244:860$640	11,3
1877.....	1.558.132	314:881$600	18:913$600	333:795$200	36,3

Durante o anno de 1877 a despeza com esse serviço importou, a saber:

Estações.....	Pessoal.....	48:705$012	
	Material.....	5:784$527	54:489$539
Movimento de trens...	Pessoal.....	46:909$984	
	Material.....	10:053$592	56:963$576
Tracção.....	Pessoal.....	26:302$500	
	Material.....	54:495$347	80:797$847
Telegrapho.....	1/2 das despezas nas estações dos suburbios.....		2:400$000
Via permanente.....	1/2 das despezas com a conservação e reparação da linha, obras d'arte, edificios, etc.....		58:259$065
Total.....			252:910$027
E tendo sido a respectiva receita de.....			333:795$200
Houve um saldo de.....			80:885$173

No corrente anno de 1878 as despezas com a verba — Via permanente — hão de ser menores, e será mais elevado o saldo a favor da Estrada.

Os algarismos acima mostram eloquentemente que a renda dos trens dos suburbios tem crescido em consequencia da reducção das taxas de passagens e do augmento do numero de trens, e que a Estrada aufere não pequeno rendimento liquido desse serviço, o que prova o nenhum fundamento com que, para apadrinhar pretenções injustificaveis, propalam algumas pessoas que esses trens dão prejuizo á Estrada.

E cabe aqui oppôr algumas considerações ao que sobre este assumpto diz o Presidente da Companhia Ferro Carril Villa Izabel em seus relatorios de 1876 e 1877.

Em 1873 aquella Companhia, querendo aproveitar-se do trafego creado pela Estrada de Ferro D. Pedro II, e sem se lembrar que não podia vantajosamente concorrer com esta linha, extendeu seus trilhos em direcção ao

Engenho-Novo, inaugurando o serviço até aquella estação em 29 de Novembro daquelle anno.

A Estrada de Ferro D. Pedro II não devia deixar passar a outras mãos uma renda que creara para si á custa de sacrificios que se impozera em annos anteriores, e por isso tratou em 1874 de reduzir suas tarifas para conservar o seu proprio trafego.

A administração da Estrada não podia proceder de outra maneira sem incorrer na falta gravissima de descurar interesses que lhe estavam confiados.

A empreza que veio offender estes interesses pretende hoje que a Estrada levante suas tarifas ou supprima as suas estações entre a Côrte e Engenho Novo para indemnisar a mesma empreza do prejuizo que soffre, por ter estabelecido seus trilhos em lugares já sufficientemente servidos pela via ferrea.

A pretenção, se fosse deferida, traria em qualquer dos dous casos, além de vexame injustificavel para os moradores dos suburbios, prejuizo certo á Estrada de Ferro D. Pedro II; no 1.° caso, porque perderia esta a maior parte de seus passageiros e a renda, não compensada pelo augmento da taxa, diminuiria necessariamente; no 2.°, porque, tendo de continuar a manter os seus trens do mesmo modo para servir ás Estações do Engenho Novo até Cascadura, aonde não chegam os carris da Companhia Villa Izabel, e d'onde o trajecto para a Côrte pelos carros desta seria extremamente longo, se lá chegassem, a despeza com o serviço dos suburbios continuaria a ser a mesma, ao passo que a renda diminuiria de toda a importancia proveniente das estações do Engenho Novo até a Côrte, isto é, de cerca de metade da que é actualmente,

Em vez, pois, de pretender protecção official á custa dos legitimos e reaes interesses da Estrada de Ferro D. Pedro II, e de persistir na queixa infundada de que soffre hostilidade inexplicavel e proposital por parte desta empreza, deve a Companhia Villa Isabel procurar em seus proprios recursos remedio aos seus males.

Transportes por conta do Governo, em serviço da Estrada em construcção e concedidos gratis.

Organisou-se a escripturação regular destes transport não foram mencionados no Relatorio de 1876 por falta de dados sobre os mesmos.

Os que se fizeram em 1877 constam do annexo — B 19 — e são em resumo o seguinte:

Renda por cobrar ou creditada á Estrada no Thesouro Nacional.

TRANSPORTES EFFECTUADOS POR CONTA DE DIVERSAS REPARTIÇÕES

Ministerios:		
Agricultura	31:831$770	
Guerra	8:545$040	
Justiça	2:138$620	
Marinha	75$000	
Fazenda	258$970	
Imperio	4:818$520	47:667$920
Provincias:		
Rio de Janeiro	13:134$650	
Minas Geraes	3:341$030	
S. Paulo	524$500	17:000$180
Construcção do prolongamento e ramaes da Estrada de Ferro D. Pedro II		114:113$415
		178:781$515

Renda ficticia.

TRANSPORTES CUJO PAGAMENTO FICOU EM SUSPENSO.

Camara Municipal de Juiz de Fóra		7:430$020

TRANSPORTES EFFECTUADOS GRATIS EM VIRTUDE DE CONTRACTOS.

Companhia Estrada de Ferro de Rezende a Arêas.....	10:525$410	
Companhia Estrada de Ferro da Leopoldina.....	2:991$090	
Companhia Brazil Industrial....	443$780	13:960$280

TRANSPORTES GRATIS CONCEDIDOS NAS TARIFAS DA ESTRADA.

Saccos vazios.....	79:122$950
	100:513$250

Por Aviso de 28 de Fevereiro de 1877 declarou o Ministerio da Agricultura que, fazendo parte da receita ordinaria do Estado a renda desta Estrada de ferro, resolvêra suspender a concessão de transportes gratuitos de qualquer natureza com excepção dos que dizem respeito aos serviços de que trata o Art. 140 do Regulamento de 28 de Junho de 1876 ou dos que fossem reclamados em virtude de contractos celebrados com o Governo Imperial, e determinou que os transportes que fossem autorisados por objecto do serviço publico, sómente se effectuariam em vista de requisição assignada pelo funccionario que para esse fim tivesse sido devidamente autorisado, e com a expressa declaração de ser expedida por objecto de Serviço Publico, devendo a Directoria da Estrada extrahir no principio de cada trimestre uma conta dos transportes effectuados no trimestre anterior para cada um dos Ministerios e das Provincias a que pertencerem, afim de ser a receita da Estrada devidamente indemnisada.

Em virtude desta resolução tem sido remettidas as contas pertencentes aos diversos Ministerios, e ás tres Provincias de Minas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Em Aviso de 27 de Setembro mandou ainda o Ministerio d'Agricultura ordenar aos agentes de estações que sómente em vista de requisição das Presidencias das Provincias dessem passagens aos respectivos empregados ou quando para isso recebessem ordem especial da Directoria da Estrada, sendo os mesmos agentes responsaveis pelas passagens que concedessem sem as indicadas formalidades.

E por Aviso de 27 de Outubro seguinte recommendou mais a esta Directoria que em satisfação á requisição da Presidencia de S. Paulo expedisse as mais terminantes ordens para que não fosse attendida requisição alguma das autoridades locaes, senão para transporte de praças em serviço ou presos de justiça.

A execução das ordens acima tem dado em resultado a reducção em grande escala de transportes que antes se faziam gratuitamente.

Em Aviso de 19 de Junho de 1877 declarou o Ministerio da Agricultura que o Dr. Joaquim Barbosa Lima assignara na respectiva Secretaria de Estado termo obrigando-se a indemnisar os fretes do material que fosse transportado desta Côrte á cidade de Juiz de Fóra, destinado ás obras da nova casa da Camara Municipal da mesma cidade, se não fór concedida a isenção já requerida ao Corpo Legislativo, e mandou que fosse transportado o dito material, abrindo-se uma conta dos respectivos fretes, para o caso de terem de ser pagos.

Em virtude desta ordem a importancia dos fretes de todo o material transportado com aquelle destino foi escripturada « em suspenso ».

Em Aviso de 29 de Setembro do dito anno, declarou ainda o mesmo Ministerio que o transporte gratuito de saccos vazios, concedido pelas tarifas em vigor, deve limitar-se aos que apresentarem signaes de já terem servido no transporte de productos da lavoura, e quando occorra duvida a respeito deve o agente da estação de procedencia attestar essa circumstancia.

E deste modo tem-se evitado que fardos de aniagem e de saccos novos tivessem transporte gratuito a titulo de saccos vazios.

Classificação das Estações.

O quadro seguinte mostra as estações segundo a ordem em que estavam classificadas em 31 de Dezembro de 1877, com indicação do movimento respectivo de passageiros e mercadorias e das suas receitas no mesmo anno :

ESTAÇÕES (1)	CLASSIFICAÇÃO DAS ESTAÇOES.	N. DE PASSAGENS	N. DE VOLUMES.	PESO EM KILOGRAMMAS.	RECEITAS ARRECADADAS
Côrte	.....	811.879	2.668.896	103.794.509	3.386:960$490
Barra	1.ª classe.	29.980	153.896	8.203.566	171:458$910
Entre Rios	» »	25.729	42.361	2.796.448	114:551$720
Porto Novo	» »	23.554	373.481	21.862.163	1.034:444$840
Cachoeira (2)	» »	25.203	282.607	15.123.405	785:201$010
Engenho Novo	2.ª classe.	246.489	3.038	455.427	41:193$720
Cascadura	» »	150.137	69.046	1.241.132	48:763$630
Belém	» »	14.353	39.046	2.126.402	43:145$880
Desengano	» »	13.495	121.861	6.746.193	197:080$810
Rio Novo	» »	5.150	188.900	7.255.717	317:312$180
Sapopemba	3.ª classe.	41.727	13.378	2.028.050	32:005$400
Maxambomba	» »	23.766	83.471	4.990.182	59:417$510
Queimados	» »	13.183	108.825	3.405.796	73:270$450
Rodeio	» »	8.318	89.642	3.160.131	53:374$806
Sant'Anna	» »	9.380	36.755	2.112.940	57:593$770
Commercio	» »	14.354	95.159	5.739.861	185:538$290
Ubá	» »	8.167	83.260	4.878.301	153:438$040
Parahyba	» »	21.907	68.929	4.011.448	165:336$130
Serraria	» »	9.104	55.719	3.858.654	140:802$700
Parahybuna	» »	10.357	117.952	6.893.038	274:684$060
Mathias Barbosa	» »	6.134	33.523	1.771.568	72:174$900
João Gomes (inaugurada em 1 de Fevereiro)	» »	10.140	38.617	1.509.328	81:533$700
Chiador	» »	8.063	48.523	3.428.575	123.404$620
Sapucaia	» »	14.785	56.140	2.982.211	140:015$320
Vargem Alegre	» »	6.874	43.833	2.632.609	70:739$150
Pinheiros	» »	7.361	26.642	1.564.243	52:302$730
Volta Redonda	» »	9.042	36.252	2.355.112	67:570$410
Barra Mansa	» »	27.521	69.759	3.988.058	160:537$470
Divisa	» »	14.904	68.690	3.730.648	117:739$950
Rezende	» »	27.779	72.523	4.152 673	198:633$510
Campo Bello	» »	10.582	30.190	1.084.067	44:017$410
Itatiaia	» »	6.535	42.590	2.356.760	83:564$360
Boa Vista	» »	12.012	74.243	2.913.344	110:763$830
S. Francisco Xavier	4.ª classe.	71.034	.....	.....	12:440$140
Officinas	» »	43.217	104	14.015	10:800$360
Macacos	» »	6.703	20.335	983.238	20:908$350
Palmeiras	» »	4.774	11.895	358.947	10:612$570
Mendes	» »	8.248	19.416	1.075.038	27:221$600
Ypiranga	» »	4.856	7.301	2.094 021	18:726$350
Vassouras	» »	13.374	21.196	1.100 264	55:520$670
Casal	» »	2 012	7.093	344.496	8:754$880
Espirito Santo	» »	7.413	15.738	957.256	52:040$840
Cedofeita	» »	5.170	28.715	1.723.847	79:965$060
Retiro	» »	4.207	25.571	1.498.630	67:010$460
Juiz de Fôra	» »	25.660	18.592	738.241	81:903$754
Bemfica (inaugurada em 1 de Fevereiro)	» »	3.330	1.417	57.034	5:507$900
Chapéo d'Uvas (inaugurada em 1 de Fevereiro)	» »	4.106	4.107	153.455	9:046$670
Santa Fé	» »	4.642	14.539	936.717	35:746$070
Anta	» »	6.233	20.631	1.252.392	50:280$480
Ouro Fino	» »	3.815	8 264	502.842	24:230$190
Conceição	» »	4.715	22.420	1.436.994	60:899$860
Pombal	» »	4.786	12.976	840.296	26:268$690
Queluz	» »	9.940	17.368	1.000.028	43:489$320
Lavrinhas	» »	7.725	21.376	1.227.270	57:980$070
S. Christovão	Parada.	60.647	.....	.....	11:913$530
Riachuelo	»	88.085	.....	230.000	13:267$720
Todos os Santos	»	115.677	.....	.....	28:164$480
Piedade	»	37.235	.....	.....	8:675$640
Bifurcação	»	383	81	51.3 6	880$590
Suruby (inaug. em 1 de Dezemb) (3)	»	140	702	33.403	1:755$040

(1) Não estão incluidos os transportes por conta do Governo.

(2) Comprehende a renda proveniente da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro.

(3) » » » » » » » » Resende a Arêas.

IV.

Telegrapho.

Em Fevereiro deu-se principio á substituição de postes de madeira por trilhos velhos, entre as estações de Juiz de Fóra e João Gomes: ficou concluido este serviço.

Assentou-se da Côrte ao Engenho de Dentro uma linha dupla especial para communicações com as officinas da Estrada e para escola de praticantes nos apparelhos que a Estrada emprega.

Durante o anno concertaram-se 97 apparelhos de agulhas e 458 electro-magneticos de Siemens.

Fundiram-se 2.780 chapas de zinco para as pilhas de diversas estações.

Transmittiram-se durante o anno:

Em serviço da Estrada	175.698	telegrammas	contendo	1.058.935	palavras.
Dos Governos geral e provincial.....	185	»	»	6.260	»
De particulares.....	16.834	»	»	266.892	»
Total.....	192.717	»	»	1.332.087	»

Os telegrammas particulares renderam.....	33:018$700
» » em serviço dos Governos geral e provincial...	1:353$300
Total.....	34:372$000

Eis a renda em cada um dos ultimos oito annos:

	Receita		Augmento
1870	7:099$850		
1871	9:908$740		2:808$980
1872	12:863$200		2:954$460
1873	20:575$810		7:712$610
1874	23:477$800		2:901$990
1875	26:497$990		3:020$190
1876	32:416$360		5:818$360
1877	34:372$000		1:955$640

A despeza durante o anno de 1877 foi de 103:633$004, sendo:

	Pessoal	Material	Total
Com o serviço dos apparelhos	85:432$648	6:201$668	91:634$316
Com a conservação da linha e apparelhos	6:291$293	5:707$395	11:998$688
Total	91:723$941	11:909$063	103:633$004

A despeza média por kilometro de linha telegraphica foi de 188$448 e por estação de 1:955$339.

Emquanto não se augmentar o numero actual de linhas e apparelhos, o telegrapho da Estrada não poderá prestar-se facilmente ás communicações particulares, porque nas condições em que se acha, com tão crescido numero de estações, mal póde dar vasão ao serviço do trafego.

Já chegou algum material encommendado para esse augmento, e começou-se a assentar uma linha dupla da Côrte á Cachoeira para funccionar com apparelhos de 2 agulhas collocados nas estações principaes.

V.

Locomoção.

Material.

Locomotivas.

Em 31 de Dezembro possuia esta Estrada de ferro as seguintes locomotivas, a saber :

TYPOS.	EM SERVIÇO.	EM REPARAÇÕES.		EM PESSIMO ESTADO.	TOTAL.
		ENGENHO DE DENTRO.	DEPOSITO DE S. DIOGO.		
Machinas inglezas de 2 rodas motrizes.	.....	.....	.....	4	4
» » » 4 » »	1	3	.....	.....	4
» » » 6 » »	3	7	2	.....	12
Ditas americanas » 4 » »	39	7	2	2	50
» » » 6 » »	25	3	1	.....	29
» » » 8 » »	8	3	1	3	15
Dita-tender belga » 4 » »	1	.....	.....	.....	1
» franceza » 6 » »	1	.....	.....	.....	1
» inglezas » 4 » »	1	1	.....	.....	2
Totaes em 1877.....	79	24	6	9	118
» » 1876.....	57	29	9	8	103

As 15 locomotivas que accresceram ao numero total em 1877, relativamente a 1876, foram fornecidas pela fabrica Baldwin Locomotive Works, de Philadelphia, donde tem vindo todas as machinas americanas que possúe a Estrada : são 6 de 4 rodas motrizes de 60 pollegadas de diametro ; 2 tambem de 4 rodas motrizes de 60 pollegadas de diametro, porém mais fortes, encommendadas especialmente para o serviço dos trens de passageiros na 2.ª Secção, onde as outras machinas precisam ser auxiliadas todas as

vezes que se augmenta a lotação ordinaria dos trens; 6 de 8 rodas motrizes para o serviço de mercadorias na mesma 2.ª Secção e na serra da Mantiqueira, onde as rampas attingem como ali a 18:1000; e finalmente 1 de 6 rodas motrizes para o serviço de mercadorias nas outras secções da Estrada.

O numero de locomotivas em via de reparação era em 31 de Dezembro de 1877, comparado com o que havia na mesma data em 1876, menor de 3 nas officinas de S. Diogo e de 5 nas do Engenho de Dentro, sendo ali por se ter reduzido durante o anno a importancia das obras a cargo daquelle deposito, onde não se póde fazer com vantagem senão pequenas reparações, e nas officinas do Engenho de Dentro por se ter, dando mais impulso aos trabalhos, conseguido concluir a reparação de muitas machinas.

O numero de locomotivas em bom estado, que era 57 em 1876, elevou-se a 79 em 1877, havendo, portando, o augmento de 22 machinas, das quaes 15 são as novas já citadas, provenientes dos Estados Unidos, e as 7 restantes são as que foram reformadas nas officinas da Estrada.

Das 9 machinas em pessimo estado, 3 são as que tinham sido especialmente encommendadas para a linha provisoria sobre o tunnel grande e deixaram de trabalhar com a cessação daquella linha; 4 são locomotivas inglezas de 2 rodas motrizes que, além de estarem muita deterioradas, são fracas para o serviço actual da Estrada, e de pouca utilidade seriam se fossem reparadas; e finalmente 2 são machinas americanas pequenas das primeiras que vieram para a Estrada e que se acham muito estragadas. A reparação de qualquer das 7 primeiras machinas importaria em despeza tão avultada que não compensaria o resultado que se podesse obter. Não obstante vai-se proceder a minucioso exame de todas essas locomotivas para se verificar com segurança o que mais convem á Estrada, se reparal-as completamente e melhoral-as mesmo, se desmanchal-as e aproveitar suas peças para outras obras.

Das 79 locomotivas em bom estado achavam-se 52 em serviço activo em 31 de Dezembro, assim distribuidas pelas diversas secções e ramaes da Estrada.

SERVIÇOS.	1.ª SECÇÃO E RAMAL DE MACACOS.	2.ª SECÇÃO.	3.ª SECÇÃO E RAMAL DO PORTO-NOVO.	4.ª E 5.ª SECÇÕES.	RAMAL DE S. PAULO.	TOTAL.
Trens de Suburbios	4	.....	.....	.....	.....	4
» directos de viajantes	2	2	2	2	2	10
» mixtos de cargas	6	5	4	3	6	24
» de lastro	1	1	1	4	1	8
Machinas de manóbras	3	1	1	.....	1	6
Totaes	16	9	8	9	10	52

Em 1876 havia sómente 43 locomotivas em serviço activo, sendo o excesso de 9 em 1877 devido ao emprego de 4 locomotivas no trem directo da Barra a Cachoeira; 1 nos trens mixtos da 5.ª Secção; 2 nos trens facultativos da 1.ª e 2.ª Secções; 1 no lastro da construcção do prolongamento da Estrada, e outra para reserva e manobras na estação de Belém.

O quadro seguinte mostra os pesos das locomotivas desta Estrada promptas para o serviço, as cargas brutas em toneladas metricas que podem rebocar nas diversas secções da Estrada e os diametros das rodas motrizes.

TYPOS.	NUMERO.	DIAMETRO DAS RODAS MOTRIZES.	PESO EM TONELADAS, EM SERVIÇO.	ESFORÇO PRATICO DE TRACÇÃO =0,65 esforço theorico *kilogs.*	COEFFICIENTE DA ADHERENCIA.	CARGAS EM TONELADAS QUE PODEM REBOCAR.			
						1.ª secção, ramal de S. Paulo (1)	2.ª, 4.ª e 5.ª secções. (2)	3.ª secção. (3)	Ramal do Porto-Novo. (4)
Locomotivas americanas de 4 rodas motrizes.....	(*a*) 2	1m,574	22,7	2216	$\frac{1}{6}$	135	60	165	110
» » » » » »	18	1m,422	27,2	3539	$\frac{1}{5}$	230	110	280	195
» » » » » »	3	1m,524	29,5	3753	$\frac{1}{5}$	240	115	295	205
» » » » » »	7	1m,574	31,8	4106	$\frac{1}{5}$	270	130	325	230
» » » » » »	6	1m,524	31,8	4241	$\frac{1}{4.8}$	280	135	340	235
» » » » » »	12	1m,680	31,8	4000	$\frac{1}{5}$	260	125	315	220
» » » » » »	2	1m,524	36,4	4795	$\frac{1}{5}$	305	155	380	265
» » » 6 » »	6	1m,219	34,5	5490	$\frac{1}{4.7}$	370	185	445	315
» » » » » »	10	1m,320	34,5	5720	$\frac{1}{5.2}$	390	195	470	330
» » » » » »	13	1m,371	34,5	5510	$\frac{1}{5.4}$	355	185	450	315
» » » 8 » »	6	1m,219	43,5	7661	$\frac{1}{5}$	525	270	635	450
» inglezas » 2 » »	(*b*) 4	1m,832	24,0	2000	$\frac{1}{5}$	115	50	145	95
» » » 4 » »	4	1m,680	25,2	2621	$\frac{1}{6.4}$	165	75	200	135
» » » 6 » »	8	1m,527	27,8	3821	$\frac{1}{7.2}$	250	120	300	210
» » » 6 » »	4	1m,374	29,4	4450	$\frac{1}{6.4}$	300	150	350	250

(1) Rampa maxima de 0m,0095.
(2) » » » 0m,018.
(3) » » » 0m,006.
(4) » » » 0m,010.

(*a*) Locomotivas *Conde d'Eu* e *Duque de Saxe* encommendadas pela antiga Companhia desta Estrada para os trens de viajantes da 3.ª secção.
(*b*) Foram as primeiras locomotivas recebidas na Estrada de Ferro para os trens de viajantes da 1.ª Secção. O seu esforço de tracção foi reduzido ao necessario para o aproveitamento regular da adherencia que offerece a machina.

Vehiculos diversos.

A relação seguinte mostra o numero e especies de carros, wagões e outros vehiculos que possuia a Estrada em 31 de Dezembro de 1877, tanto em bom como em máo estado:

ESPECIES.	Em serviço.	Em reparação.	Totaes.
Carro salão Imperial sobre 2 trucks de madeira.....	1		1
Carro salão de 1.ª classe, sobre 4 rodas.....	2		2
Carro salão de 1.ª classe, com 2 compartimentos, sobre 4 rodas.....	6		6
Carro de 1.ª classe, com 2 pavimentos, sobre 4 rodas...	7	1	8
Carro de 1.ª classe, de 48 a 60 lugares, sobre 2 trucks e estrado de madeira.....	18	1	19
Idem, idem, de 32 lugares, sobre trucks de madeira e estrados de ferro.....	6	1	7
Idem, idem, idem, sobre trucks e estrados de ferro.....	1	2	3
Idem, idem, de 24 lugares, sobre 4 rodas.....	22	1	23
Idem, idem, de 24 lugares, divididos em 3 compartimentos com entradas pelos lados, sobre 4 rodas.....	7	4	11
Idem, de 2.ª classe, de 100 lugares, sobre trucks e estrado de madeira.....	8	2	10
Idem, idem, de 44 lugares, sobre 4 rodas.....	15	4	19
Idem, idem, de 40 lugares, em 2 compartimentos, sobre 4 rodas.....	43	7	50
Idem, idem, sobre trucks e estrado de madeira.....		1	1
Carros mixtos sobre 4 rodas.....		1	1
Carros correios sobre trucks de madeira.....	3	1	4
Idem, idem, sobre 4 rodas.....	2		2
Carros mixtos com 2 compartimentos para o pessoal dos trens e correio, sobre 4 rodas.....	9		9
Wagões para animaes, com baias, sobre 4 rodas.....	18	5	23
Idem, idem, com 2 pavimentos, idem, idem.....	16	8	24

ESPECIES.	Em serviço.	Em reparação.	Potaes.
Idem, fechados, de mercadorias, idem, idem.....	650	85	735
Idem, idem, typo americano, sobre 2 trucks de ferro..	1		1
Idem, abertos, de lados altos, para combustivel.....	50		50
Idem, idem, de lados baixos, para combustivel.....	23	8	31
Idem, de ferro, para transporte de polvora.....	7	1	8
Idem, rasos, para transporte de trilhos, madeiras, etc..	66	10	76
Idem, abertos, de lastro.....	49	3	52
Idem, especial de soccorros.....	7		7
Idem, guindaste de ferro.....	1		1
Estrados de ferro novos, para carros fechados.....			58
	1.038	146	1.242

Quasi todo o material acima foi consideravelmente melhorado e grande parte soffreu importantes reformas nas officinas do Engenho de Dentro durante o anno de 1877.

Do material novo que possuia a Estrada foram :

Fornecidos pelas officinas da Ponta d'Arêa, 5 carros grandes de 1.ª classe e 10 ditos de 2.ª, sobre estrados e trucks de madeira, encommendados em principio de 1876 ;

Fornecidos pela fabrica « The Harlan & Hollingsworth C.ª », dos Estados Unidos, 10 ditos de 1.ª classe com 48 lugares, sobre estrados e trucks de madeira, da encommenda feita em fins de 1876;

Construidos nas officinas da Estrada, dous carros de 1.ª classe com 24 lugares, sobre 4 rodas ;

Idem, Idem 4 wagões especiaes para bagagem ;

Idem, idem 6 ditos para transporte de materias inflammaveis ;

Idem, idem 144 wagões fechados para mercadorias sobre estrados de ferro fornecidos pelas officinas do Dyle, na Belgica.

Foi transformado nas mesmas officinas da Estrada um antigo carro de 1.ª classe de 3 compartimentos em carro salão ;

Idem, idem 6 antigos carros de 2.ª classe em carros com dous salões de 1.ª classe.

O quadro seguinte indica a capacidade, peso morto, relação daquella para este e custo de alguns carros e wagões que actualmente possúe a Estrada de ferro:

Designação dos carros e wagões.	Capacidade.	Peso morto em kilogr.	Porcentagem da carga util para o peso morto.	Custo.
Carro de 1.ª classe, systema americano, sobre 2 trucks de madeira, construido na fabrica « The Harlaw & Hollingsworth ».....	48 passageiros	14.845	21,01	(1) 11:005$000
Ditos, idem, idem, sobre truks de madeira reconstruidos nas officinas do Engenho de Dentro.	56 »	13.778	24,53	10:000$000
Ditos, idem, idem, construidos na Ponta da Arêa, (Rio de Janeiro).....	52 »	12.780	26,52	11:000$000
Ditos, idem, idem, sobre truks de ferro construidos na Inglaterra.....	32 »	12.825	16,21	8:500$000
Ditos, idem, com plata-fórmas nas extremidades, corredor central, sobre 4 rodas, construido pela Companhia Fives Lille (França).....	24 »	7.160	21,81	6:750$000
Ditos, idem, dividido em 3 compartimentos, sobre 4 rodas, construido na Belgica.....	24 »	6.937	22,48	4:700$000
Ditos, idem, com plata-fórmas nas extremidades, corredor central, sobre 4 rodas, construido nas officinas da Estrada.....	24 »	7.826	19,93	5:370$000
Ditos, idem, de 2 pavimentos, sobre 4 rodas, construido na França.....	64 »	9.761	42,61	6:700$000
Dito, de 1.ª classe, com plata-fórmas nas extremidades e entradas pelos lados com 2 compartimentos e sobre 4 rodas.....	20 »	7.559	.....	.....
Dito, de 2.ª classe, systema americano, sobre 2 trucks de madeira, construido na Ponta da Arêa (Rio de Janeiro).....	100 »	12.244	53,008	7:000$000
Dito, idem, com plata-fórmas, corredor central, sobre 4 rodas, construido pela Companhia « Fives Lille » (França).....	44 »	7.307	39,14	4:000$000
Dito, idem, com plata-fórmas, corredor central, sobre 4 rodas, construido nas officinas da Estrada.....	44 »	5.630	50,79	4:000$000
Dito, idem, com entradas pelos lados, sobre 4 rodas, construido nas officinas.....	44 »	6.283	45,51	4:000$000
Dito do correio, typo americano, construido na fabrica « The Harlan, Hollingsworth & C....	.....	13.847	.....	(2)
Carro correio, americano, antigo, transformado nas officinas da Estrada.....	.....	12.960	.....	7:000$000
Dito, idem, inglez.....	.....	6.680	.....	4:500$000
Wagões com baias para 6 animaes.....	5 animaes.	5.538	18,05	2:800$000
Ditos com 2 pavimentos, para animaes pequenos.	40 »	4.903	65,26	1:500$000
Dito fechado, para mercadorias, com freio.....	10.000 kilogr..	6.000	166,66	2:300$000
Dito, para combustivel.....	10.000 »	5.270	189,75	1:875$000
Dito aberto.....	10.000 »	5.225	191,38	2:000$000

Tracção.

O percurso-kilometrico total das locomotivas tanto em serviço do trafego, como do lastro para a conservação e reparos da Estrada, foi em 1877 de 1.835.999 kilometros, a saber:

(1) O preço dos novos carros americanos é de 4.800 dollars, em ouro, entregues a bordo em Philadelphia. Elevou-se o custo a 11:005$000, por causa do cambio estar muito baixo, e com o frete, descarga do navio, carreto até a Estrada e mão de obra para armal-os.

(2) Foram fornecidos pela Directoria Geral dos Correios e por isso não consta o preço na Estrada de Ferro.

	EM SERVIÇO DO		TOTAL.
	TRAFEGO.	LASTRO.	
Suburbios	155.249	.....	155.249
1.ª Secção	345.359	14.270	359.629
2.ª »	254.805	15.517	270.322
3.ª »	224.195	18.141	242.336
4.ª »	187.393	43.737	231.130
5.ª »	15.616	2.094	17.710
Ramal de S. Paulo	322.977	22.251	345.228
Ramal do Porto Novo	98.676	19.264	117.940
Reserva nas estações	96.455	.....	96.455
Locomotivas-kilometros	1.700.725	135.274	1.835.999
Idem em 1876	1.476.007	133.735	1.609.742
Differença para mais em 1877	224.718	1.539	226.257

O percurso diario medio por locomotiva foi:

Em 1877	em serviço do Trafego (*)	105^{k},898
	» » » Lastro	46^{k},320
	Nos dous serviços	96^{k},730
Em 1876	em serviço do Trafego	112^{k},360
	» » » Lastro	52^{k},342
	Nos dous serviços	102^{k},564

O percurso kilometrico total dos vehiculos, em serviço tanto do trafego como do lastro, em 1877 foi:

Em serviço do Trafego	21.364.411
» » » Lastro	822.155
Nos dous serviços	22.186.566

(*) A differença para menos no percurso medio diario das locomotivas em serviço do trafego em 1877 provém em parte de se ter dividido pelo numero total de dias do anno o percurso geral de todas as machinas, sem se levar em conta que os trens do Rio Novo a João Gomes começaram em Fevereiro e o expresso da Côrte a Cachoeira em Julho.

O consumo total de combustiveis e de lubrificantes foi, a saber:

		1877	1876
Quantidade de combustiveis.....	kilogrammas	27.274.348	26.661.768
Despeza de combustiveis.....	réis	533:9785$63	535:945$314
Despeza com lubrificantes.....	réis	166:923$760	133:214$170

O consumo dos mesmos materiaes por serviços e por locomotiva — kilometro, foi:

Quantidade de combustiveis em kilogrammas:

	1877		1876	
		por loc. kil.		por loc. kil.
Serviço do trafego.....	25.633.589	15,072	24.655.252	16,704
» do lastro.....	1.640.759	12,129	2.006.516	15,003

Despeza de combustiveis em réis:

	1877		1876	
		por loc. kil.		por loc. kil.
Serviço do trafego.....	502:661$508	295	496:348$864	336
» do lastro.....	31:317$055	231	39:596$450	296

Despeza de lubrificantes em réis:

	1877		1876	
		por loc. kil.		por loc. kil.
Serviço do trafego.....	159:052$000	93	125:312$220	85
» do lastro.....	7:871$760	58	7:901$950	59

Houve, portanto, notavel reducção na despeza de combustiveis durante o anno de 1877 em relação a 1876.

Nesta verba vão-se fazendo ainda mais importantes economias, que espero se tornem evidentes pelos resultados do corrente anno de 1878.

Até o meiado de 1877 a Estrada usou de carvão de New-Castle e de coke, sendo este empregado quasi exclusivamente para os trens de passageiros. O preço daquelle carvão regulava de £ 1.12.3 a £ 1.12.9 a tonelada entregue a bordo neste porto, e sua analyse mostrou conter apenas de 58 a 59 por cento de carbono com 0,60 a 0,70 por cento de enxofre.

Actualmente é o carvão de Cardiff, cuja analyse mostrou conter de 80 a 85 °/₀ de carbono e 0,50 a 0,70 °/₀ de enxofre, que se emprega para todos os trens, além de um resto de coke que sobrou das remessas anteriores.

O preço deste carvão foi £ 1.9.6 por tonelada entregue a bordo neste porto.

Com esta differença de preço e qualidade de combustivel, com alguns melhoramentos introduzidos nas machinas para reduzir-lhes o consumo, com a acquisição por parte do pessoal de mais habilitação para conduzil-as, e finalmente pelo estimulo que se tem provocado neste mesmo pessoal para diminuir a despeza do combustivel, espera a administração da Estrada ir sensivelmente melhorando os vantajosos resultados que já tem conseguido nesta parte do serviço.

Os Srs. Knowles & Foster, de Londres, que tem sido sempre os correspondentes da Estrada para o fornecimento de carvão e a tem servido bem, percebiam 2 ½ por cento de commissão sobre a importancia total de cada carregamento, inclusive os dous terços do frete pagos aqui. Limitei a somma da qual deve ser deduzida aquella commissão á importancia das despezas pagas na Europa, excluindo, portanto, a parte paga aqui do frete, a qual representa cerca de metade do custo de cada carregamento.

Os Srs. Knowles & Foster, quando receberam ordem de não remetterem mais para a Estrada senão carvão de Cardiff, apoiaram a ideia, porque, disseram elles, « sabiam que o carvão de Newcastle não possuia as mesmas vantagens para uso de locomotivas. »

O preço da graxa attingio em 1877 a 640 rs, por kilogramma, quando em 1876 não excedera de 560 rs., tendo sido apenas de 450 rs. durante cerca de 8 mezes.

Uultimamente, porém, conseguio-se obter graxa artificial fabricada no Rio de Janeiro, cujo preço é menor que o da graxa natural proveniente do Rio Grande do Sul, e presta-se á lubrificação dos carros, tendo sobre esta a vantagem de não ser appetecida pelos porcos que invadem as estações, e não obstante todos os meios empregados pelo pessoal da Estrada para afugental-os, assaltam as caixas dos eixos, consumindo não só a materia lubrificante, mas ainda, o que é peior, deixando dentro arêa ou terra que occasiona o aquecimento dos eixos.

Nos novos carros de cargas a lubrificação se faz com azeite, e a experiencia tem provado bem. Se os resultados continuarem a ser vantajosos sob o ponto de vista economico, substituir-se-hão por caixas de azeite as actuaes caixas de graxa.

As despezas geraes de tracção dos trens tanto em serviço do trafego como do lastro, comprehendendo tambem a lubrificação dos vehiculos, supprimento d'agua e eventuaes, importaram em 1.043:472$690 durante o anno de 1877, sendo:

Em serviço do Trafego.....	981:153$709
» » » lastro da via permanente (incluido portanto nas despezas desta Secção).....	59:738$180
Material fornecido á construcção do prolongamento.....	2:580$801
	1.043:472$690

O seguinte quadro mostra a parte do pessoal e a de material da despeza acima, referidas á locomotiva-kilometro, e sua comparação com os resultados de 1876:

ANNOS.	NUMERO DE		DESPEZA.								
			PESSOAL.			MATERIAL.			PESSOAL E MATERIAL.		
	LOCOMOTIVAS-KILOMETROS.	VEHICULOS-KILOMETROS.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	POR VEHICULO-KILOMETRO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	POR VEHICULO-KILOMETRO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	POR VEHICULO-KILOMETRO.
1877.....	1.835.999	22.186.566	224:691$786	122,3	10,1	818:780$904	445,9	36,9	1.043:472$690	568,3	47,0
1876.....	1.609.742	18.649.595	217:395$700	135,0	11,6	749:123$356	465,3	40,1	966:519$056	600,4	51,8
Differenças em 1877 { para mais..	226.257	3.536.971	7:296$086	.....	.....	69:657$548	.....	.....	76:953$634	.....	.....
Differenças em 1877 { » menos.	.....	.....	.....	12,7	1,5	.....	19,,	3,2	.....	32,1	4,8

As despezas geraes de tracção de todos os trens foram, pois, relativamente, inferiores ás despezas correspondentes em 1876, e a differença teria sido ainda maior se não tivesse subido o preço da graxa.

Comparando-se as despezas de tracção sómente em serviço do trafego, acham-se os resultados seguintes nos dous annos de 1877 e 1876 :

ANNOS.	NUMERO DE		DESPEZA.								
			PESSOAL.			MATERIAL.			PESSOAL E MATERIAL.		
	LOCOMOTIVAS-KILOMETROS.	VEHICULOS-KILOMETROS.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	POR VEHICULO-KILOMETTO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	POR VEHICULO-KILOMETRO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	POR VEHICULO-KILOMETRO.
1877.....	1.700.725	21.364.411	208:339$486	122,5	9,75	772:814$222	454,4	36,17	981·153$708	576,9	45,9
1876.....	1 176.007	.....	197:763$100	133,9	.....	695:636$199	471,2	.....	893:399$299	605,2	.....
Differenças em 1877 { para mais..	224.718	.....	10:576$386	.....	.....	77:178$023	.....	.....	87:754$409	.....	.....
Differenças em 1877 { » menos.	.....	.....	.....	11,4	.....	.....	16,8	.....	.....	28,3	.....

Os resultados acima mostram tambem que o serviço de tracção dos trens de passageiros, mixtos e de cargas, se fez com mais economia em 1877 do que em 1876, pois houve reducção nas despezas referidas ás mesmas unidades de comparação para os dous annos.

E os resultados ainda são mais vantajosos, excluindo-se as despezas de lubrificação dos carros e eventuaes, como se vê do seguinte quadro, em que estas despezas não figuram.

ANNOS.	NUMERO DE		DESPEZA.								
			PESSOAL.			MATERIAL.			PESSOAL E MATERIAL.		
	LOCOMOTIVAS-KILOMETROS.	VEHICULOS-KILOMETROS.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	POR VEHICULO-KILOMETRO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	POR VEHICULO-KILOMETRO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	POR VEHICULO-KILOMETRO.
1877.....	1.700.725	21.364.411	178:508$650	104,9	8,3	680:896$011	400,3	31,8	859:404$661	505,3	40,2
1876.....	1.476.007	.....	173:141$250	117,3	.....	630:988$256	427,5	.....	804:129$506	544,8	.....
Differenças em 1877 para mais..	224.718	.....	5:367$400	.....	.....	49:907$755	.....	.....	55:275$155	.....	.....
Differenças em 1877 » menos.	.....	.....	.....	12,4	.....	.....	27,2	.....	.....	39,5	.....

Dispondo a Estrada em 1877 de maior numero de locomotivas, póde se destribuir estas mais em harmonia com os fins a que são destinadas, aproveitando-se melhor suas respectivas forças e capacidades.

Em muitas machinas restabeleceu-se o uso da rede sobre a chaminé para impedir a projecção de fragmentos incandescentes de combustivel sobre as margens da estrada, e foi sem duvida graças a esta medida que não se reproduziram durante a presente estação secca os incendios que nos annos anteriores provocaram tantos clamores da parte dos lavradores visinhos da Estrada.

Adoptou-se tambem em algumas machinas a abobada de tijolo na fornalha para diminuir a producção de fumaça e o consumo de combustivel.

Officinas.

Locomotivas.

Durante o anno de 1877 foram reparadas nas officinas do Engenho de Dentro e de S. Diogo 67 locomotivas diversas e em 1876 apenas 56 ditas.

Considerando-se grandes reparações aquellas cuja importancia excede a 3:000$000, medias as comprehendidas entre 1:000$000 e 3:000$000 e pequenas as que oscillaram de 400$000 a 1:000$000, tem-se os seguintes resultados comparativos nos annos de 1877 e 1876.

ANNOS.	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO.			OFFICINAS DE S. DIOGO.		
	REPARAÇÕES.			REPARAÇÕES.		
	GRANDES.	MÉDIAS.	PEQUENAS.	GRANDES.	MÉDIAS.	PEQUENAS.
1877	22	7	8	6	9	15
1876	18	7	.....	7	8	16
Differença em 1877 para mais	4	.....	8	.....	1	.....
Differença em 1877 » menos	.....	.....	.....	1	.....	1

As reparações concluidas em 1877 importaram em..... 259:194$301
e as concluidas em 1876, em..... 258:410$667

As médias das importancias de cada classe de reparações foram, a saber:

Officinas do Engenho de Dentro:

Reparações	em 1877	em 1876
Grandes.....	8:729$228	10:429$633
Medias.....	1:470$755	1:657$159
Pequenas.....	626$751	

Officinas de S. Diogo:

Reparações	em 1877	em 1876
Grandes.....	4:461$394	5:294$382
Medias.....	1:690$219	1:522$964
Pequenas.....	657$447	814$495

Alem destas executaram-se nos depositos de S. Diogo e da Barra ligeiras reparações em quasi todas as machinas em serviço, reparações que consistiram em substituições de diversas peças, como rodas e mancaes de tender, bronzes dos braços, segmentos dos pistões, etc., etc.

As importancias das reparações feitas e em via de execução, tanto nas officinas como nos depositos, foram:

em 1877.....	304:007$530
» 1876.....	281:301$084
Differença para mais em 1877.....	22:706$446

As obras que se faziam em S. Diogo foram reduzidas a reparações medias e pequenas, passando as grandes reparações a serem todas executadas nas officinas do Engenho de Dentro, para onde foi transferido grande parte

do pessoal que havia em S. Diogo, por não haver nas officinas deste deposito os meios necessarios para se executarem economicamente as obras de mais importancia.

Carros e wagões.

Com a reparação de carros e wagões nas officinas do Engenho de Dentro e nos diversos depositos despenderam-se :

ANNOS.	PESSOAL.	MATERIAL.	TOTAL.
Em 1877	199:188$373	233:711$226	432:899$599
Em 1876	216:128$662	209:669$756	425:798$418
Differença em 1877 — Para mais	.....	24:011$470	7:101$181
Differença em 1877 — Para menos	16:940$289	.....	.....

As despezas feitas em 1877 foram :

Em carros de viajantes	133:206$454
» wagões de mercadorias e diversos	299:693$145
Total	432:899$599

Os carros e wagões reparados nas officinas do Engenho de Dentro, foram :

De passageiros e do correio	223
» mercadorias e diversos	607
Total	830

As médias das importancias destas reparações foram :

	Em 1877.	Em 1876.
Carros de viajantes e do correio	550$193	939$968
Wagões de mercadorias e diversos	240$768	381$186

Houve, portanto, notavel economia nas reparações feitas pelas officinas do Engenho de Dentro em 1877 comparativamente ás feitas alli em 1876, e ainda mais ás feitas em 1875, cujas medias foram:

Para os carros de viajantes.....	1:189$093
Para os wagões de mercadorias.....	553$420

Augmento das officinas do Engenho de Dentro.

Foram estas officinas projectadas para serem desenvolvidas á medida que o exigissem as necessidades do serviço, e de facto, depois que começaram a funccionar, receberam differentes augmentos em edificios e machinismos.

Mas ainda assim não podem dar vasão á quantidade de obras que requer o trafego, sempre crescente, de uma estrada tão importante como esta, que já conta 590 kilometros de linha em serviço, e em um paiz onde a industria particular não está ainda habilitada para satisfazer as necessidades d'uma empreza deste genero.

O que hoje se torna mais urgente, e absolutamente imprescindivel, é a construcção de mais alguns telheiros, onde se abriguem os carros em reparação, para que as obras possam ser feitas com mais rapidez, economia e vantagem para a Estrada, e onde se assentem as machinas-ferramentas que vieram da Europa e Estados-Unidos, e estão ainda encaixotadas por falta de lugar, sendo, no emtanto, tão necessarias para o trabalho das officinas.

Despeza.

O total das despezas feitas em 1877 sob a verba —Locomoção— incluindo, portanto, reparos e reconstrucção do material rodante nas officinas, tracção em serviço do trafego, escriptorio e eventuaes, importou em.....	1.765:305$588
e em 1876 tinha importado em.....	1.634:783$930
Differença para mais em 1877.....	130:521$658

Referindo-se as despezas acima ás unidades de trabalho nos dous annos, obtem-se os seguintes coefficientes, que mostram ter-se feito o serviço em 1877 com mais economia do que em 1876:

	1877	1876	Differença para menos em 1877
Por kilometro de estrada em trafego.	3:231$994	3:245$931	13$937
» trem-kilometro (*)	1$172	1$336	$164
» locomotiva-kilometro (*)	1$038	1$107	$069
» vehiculo-kilometro (*)	$082,6	$087,6	$005
» tonelada-kilometro	$020,6	$021,7	$000,9
» viajante-kilometro	$007,8	$008,4	$000,6

VI.

Via permanente.

Trilhos, accessorios e dormentes.

A extensão de linha com trilhos de ferro de 33 kilogrammas por metro corrente era de 161^{k},039 em 31 de Dezembro de 1877, sendo:

Na 1.ª Secção	61^{k},315
» 2.ª »	32^{k},879
» 3.ª »	17^{k},037
» 4.ª »	1^{k},338
» 5.ª »	38^{k},520
No Ramal de Macacos	2^{k},131
» » » S. Paulo	6^{k},944
» » do Porto Novo	0^{k},675
	160^{k},839

(*) Não inclúe o serviço do lastro

com trilhos de ferro de 28 kilogrammas, 342^{k},283, sendo:

Na 1.ª Secção	3^{k},359
» 3.ª »	47^{k},623
» 4.ª »	70^{k},573
» 5.ª »	7^{k},883
No Ramal de Macacos	2^{k},798
» » » S. Paulo	149^{k},391
» » do Porto Novo	60^{k},656
	342^{k},283

e com trilhos de aço de 33 kilogrammas por metro corrente, 68^{k},919, sendo:

Na 1.ª Secção	18^{k},976
» 2.ª »	13^{k},526
» 3.ª »	24^{k},929
» 4.ª »	8^{k},170
» 5.ª »	0^{k},022
No Ramal de S. Paulo	0^{k},863
» » do Porto Novo	2^{k},433
	68^{k},919

Na 1.ª Secção, que tem via dupla da Côrte a Sapopemba, na extensão de 21^{k},975, considerou-se separadamente o comprimento de cada uma das linhas nesta parte.

Durante o anno de 1877 empregaram-se, a saber:

TRILHOS VIGNOLES :

	Novos. De aço.	Novos. De ferro.	Usados. De ferro.
Em substituições na linha e estações.....	19.698	4.729	16.669
Em construcção de linhas e desvios e modificações nos já assentados.....	446	124	1.348
Em construcção de cercas, estacadas e outros serviços.....		94	15.165
	20.144	4.947	33.182

TRILHOS BARLOW :

	Usados.
Em desvios.....	3
Em cercas, estacadas e outros serviços....	188
	191

TRILHOS BRUNEL :

	Usados.
Em cercas, estacadas e outros serviços....	127

CRUZAMENTOS :

	Novos.	Usados.
Em substituições na linha e estações.....	30	5
Em linhas novas, desvios e outros serviços.	35	15
	65	20

CHAVES :

	Novas.	Usadas.
Em substituições na linha e estações.....	29	11
Em linhas novas, desvios e outros serviços.	36	18
	65	29

TALAS DE JUNCÇÃO :

	De ferro. Novas.	De ferro. Usadas.	De madeira
Em substituições na linha e estações.....	38.663	836	363
Em linhas novas, desvios e outros serviços.	3.319	1.983	
	41.982	2.819	363

PARAFUSOS :

	Novos.	Usados.
Em substituições na linha e estações.....	152.077	1.391
Em linhas novas, desvios, cercas e outros serviços	14.219	1.434
	166.296	2.825

GRAMPOS :

	Novos.	Usados.
Em substituições na linha e estações.....	443.005	1.072
Em linhas novas, desvios, cercas e outros serviços	47.478	976
	490.483	2.048

REBITES :

	Novos.	Usados.
Em substituições na linha e estações.....	597	
Em linhas novas, desvios, cercas e outros serviços	12.852	4.479
	13.449	4.479

DORMENTES :

	Novos.	Usados.
Em substituições na linha e estações.....	101.643	978
Em linhas novas, desvios e outros serviços.	9.195	877
	110.838	1.855

A quantidade total de trilhos Vignoles, tanto de aço, como de ferro novos e usados, empregados em substituições na linha e construcção de desvios, excluidos os applicados em cercas, etc., foi, pois, de 48.273, que representam uma extensão total de 147^{k},748 de linha, dos quaes 71^{k},324 são de trilhos de aço.

Em 1876 apenas se tinham empregado nos mesmos serviços 27.835 trilhos Vignoles de ferro novos e usados, representando uma extensão total de 93^{k},396 de linha.

A quantidade de dormentes novos e usados, que se empregaram na linha e desvios, foi em 1877 de 112.693, e tinha sido em 1876 de 35.073, ou menos da terça parte.

Em parafusos, grampos, talas, etc. a proporção empregada em 1877 foi igualmente muito superior á do anno de 1876, como se poderá conhecer comparando os resultados destes dois annos.

E cumpre dizer que, por falta de tempo e de material, não se fizeram em 1877 todas as substituições quer de trilhos, quer de dormentes, que exigia o estado em que se achava a linha ao findar o anno de 1876.

Com effeito, pelos exames a que se procedeu em 1877 calculou-se que o numero de dormentes já empregados desde Setembro de 1876 e que teriam de ser empregados até o fim de 1877 seria de 153.143; entretanto, só foram collocados 112.693 em 1877, que com 13.530 collocados de Setembro a Dezembro de 1876 perfazem 126.223. E pela quantidade que ainda ficou por substituir em 31 de Dezembro de 1877 reconheceu-se que o numero calculado em virtude dos exames a que se procedera estava aquem da realidade.

Na 3.ª Secção e ramaes do Porto-Novo e de S. Paulo havia grandes extensões de linha em que a maior parte dos dormentes estavam completamente arruinados, e na 1.ª 2.ª e 3.ª Secções achavam-se tambem os trilhos em muito máo estado.

Na parte mais antiga da linha havia igualmente falta de parafusos: muitas juntas estavam com dous sómente, e os que existiam frouxos.

Segundo os dados obtidos de 1870 até o fim do anno de 1877, notei que a duração media dos dormentes de bôa madeira é de cerca de 9 annos na 2.ª e 3.ª Secções, e deve ser a mesma no resto da estrada.

Esses resultados mostram que as nossas madeiras de lei, empregadas

sem preparação alguma, duram quasi tanto como o carvalho e o pinho creosotados na Europa.

Na ultima parte do Ramal de S. Paulo, e em alguns lugares da linha central, sobretudo de Juiz de Fóra a João Gomes, tem se retirado grande numero de dormentes completamente estragados em menos de 2 annos depois de empregados. Mas destes dormentes muitos eram de madeiras de qualidades inferiores, e outros tinham estado expostos ao rigor do sol e da chuva por muito tempo antes de serem empregados.

Tomando-se como 9 annos a duração media dos dormentes, e estando empregados em 31 de Dezembro de 1877 cerca de 720.000 na estrada em trafego, segue-se que a quantidade media annual de dormentes que teriam de ser substituidos seria de 80.000.

Considerando-se, porém, que uma parte da Estrada é de construcção recente, póde-se avaliar em 70.000 o numero médio de dormentes que terão de ser substituidos em cada um dos annos mais proximos na Estrada entregue ao trafego até o fim de 1877.

Este numero, entretanto, que já foi excedido em 1877 por se não terem feito nos dous annos anteriores todas as substituições necessarias, sel-o-ha ainda no corrente anno, não só porque não se concluiram essas substituições no anno passado, mas ainda porque no Ramal de S. Paulo, e na linha central de Entre-Rios para cima, os dormentes foram collocados com $0^m,90$ a $1^m,00$ de centro a centro sob trilhos de 28 kilogrammas, e é necessario reduzir essa distancia a $0^m,80$, no maximo, para que a via permanente possa resistir efficazmente ao rodar das pesadas machinas que hoje se empregam.

Para supprir a estrada de dormentes celebraram-se contractos com varios fornecedores aos preços de 20$000 a 28$000 a duzia, segundo as qualidades das madeiras, tendo-se feito excepção para uma partida de tapinhoan que foi contractada a 32$000 a duzia, por ser essa a madeira que tem provado melhor como dormente.

Os preços acima incluem todas as despezas de transporte até a margem da linha e a arrumação em pilhas.

O emprego de trilhos de aço começou em Fevereiro de 1877 e até Novembro foram collocados quasi todos os 20.516 que remetteu a Delega-

cia do Thesouro em Londres, provenientes de fabricas inglezas, em virtude da encommenda de 42.278 trilhos de ferro, que tinha sido feita em Abril de 1876, da qual aquella Delegacia resolvera muito acertadamente remetter cerca de metade em trilhos de aço.

Alguns desses trilhos já contam, portanto, mais de um anno de serviço, e nenhum ainda apresenta o menor indicio de esmagamento ou fractura, ao passo que dos de ferro não poucos tinham de ser substituidos alguns mezes depois de empregados.

A duração media dos trilhos de ferro de 33 kilogrammas tem sido de cerca de 3 annos na 2.ª Secção, cujas rampas attingem a 0m,018, e onde trabalham as machinas mais pesadas, funccionam mais os freios, e é grande a circulação dos trens.

Na 1.ª Secção, onde só em 1873 ficou concluida a substituição dos trilhos Barlow por trilhos Vignoles na maior parte de 33 kilogrammas, a revovação destes trilhos foi completa de 1874 a 1877, isto é, em 4 annos.

Na 3.ª Secção os trilhos de ferro de 28 kilogrammas foram completamente renovados nestes 3 ultimos annos.

No resto da linha não se póde avaliar bem a duração, porque tendo o trafego augmentado sempre, não pódem os resultados dos annos anteriores offerecer dados seguros para o calculo.

Os trilhos de aço que a Estrada está actualmente recebendo são de 9m,15 de comprimento, pesam cerca de 34 kilogammas por metro corrente, e são garantidos por sete annos pelas fabricas francezas donde provêm.

A extensão encommendada é de 260 kilometros de linha e deve ser fornecida no prazo de 30 mezes na razão de 8 a 9 kilometros por mez. Segundo o contracto feito na Europa o fornecimento deve ficar concluido alli até 15 de Abril de 1879.

Segundo as experiencias feitas na Europa e nos Estados Unidos, a duração do trilho de aço é 16 vezes a do trilho de ferro. Suppondo, porem, que seja somente 8 vezes, vai a Estrada, com o emprego dos trilhos de aço, realisar avultadas economias na conservação da linha.

O custo desses trilhos tem regulado 76$889 por tonelada entregue a bordo neste porto, isto é, apenas mais 8$889 do que o preço dos ultimos trilhos de ferro.

Desvios.

Durante o anno de 1877 construiram-se desvios e linhas auxiliares. e augmentaram-se os existentes em varios pontos da estrada para facilitar as manobras nas estações, desviar trens, e para outros serviços exigidos pelo trafego.

A extensão total das linhas e desvios construidos em 1877 é de 5.442^{m},56, a saber:

Na 1.ª Secção	2.763^{m},73
» 2.ª »	1.145^{m},50
» 3.ª »	280^{m},45
» 4.ª »	544^{m},79
» 5.ª »	92^{m},25
No ramal de S. Paulo.....	491^{m},70
» » do Porto Novo.....	119^{m},14

Pontes.

1.ª Secção.

Foram substituidas por vigas de chapas de ferro cravadas as superstructuras das pontes ns. 13 e 18 que estavam em máo estado, e já se achavam escoradas com cavalletes de madeiras; e por vigas formadas de trilhos Barlow as superstructuras de madeira dos pontilhões ns. 15, 16 e 17.

As duas pontes dos rios Preto e do Ouro, cujas superstructuras tambem se achavam em máo estado, e teriam de ser renovadas, foram supprimidas, desviando-se as aguas daquelles rios para a ponte dos Caramujos, com o que pouco se despendeu, porque o canal já estava feito, tendo sido apenas necessario alargal-o e aprofundal-o um pouco.

Substituiram-se as vigas de madeira nas pontes de S. Pedro e Caramujos. Reparou-se o encontro da de n. 26 A.

Pintaram-se as pontes ns. 2 e 3 duplas, de S. Pedro e de Caramujos e os pontelhões 15, 16 e 17.

2.ª Secção.

Pintaram-se as superstructuras do viaducto sobre a estrada da Cacaria e do viaducto sobre a Estrada de ferro entre os kilometros 92 e 93.

3.ª Secção.

Substituiram-se todos os dormentes longitudinaes de madeira da ponte sobre o rio Pirahy, e pintou-se a oleo toda a parte metallica.

Foi reforçada com cantoneiras de ferro dispostas em cruzes verticaes e horizontaes a superstructura da ponte sobre o rio das Mortes. Este trabalho, começado em 1876, foi concluido em Janeiro de 1877.

Na ponte do Desengano foram substituidos dous dormentes de madeira de 9^{m},00 cada um, e 78 pranchões do passadiço de 3^{m},35 cada um.

Na ponte do Paraiso foram substituidos 14 dormentes de madeira de 9^{m},00 cada um, e pintada a superstructura.

Na ponte do Secretario foram substituidos 6 dormentes de madeira de 9^{m},00, e pintada a superstructura metallica.

No pontelhão do kilometro 143 foram retomadas as juntas da cantaria.

Na ponte da Boa Vista foram substituidas 11 vigas de madeira de 5^{m},30 e foi pintada a superstructura.

Na ponte de Cantagallo foram substituidas as duas vigas de madeira, que ligadas no centro a arcos de trilhos Barlow formam a superstructura da ponte.

A ponte sobre o rio da Chacarinha, entre as estações de Ubá e Parahyba, que fôra destruida pela enchente da noite de 28 para 29 de Dezembro de 1876, foi substituida provisoriamente por uma ponte de madeira, e mais tarde reconstruida quasi inteiramente, aproveitando-se sómente parte de um encontro e a superstructura metallica do vão central de 14^{m},60 de comprimento, que foi, com não pequeno trabalho, retirada do fundo do rio. Para os trabalhos de fundação dos pilares foi preciso construir ensecadeiras, e teve-se de remover todas as pedras dos antigos alicerces, que estavam des-

locadas ou abaladas e sem ligação alguma entre si. Na construcção dos novos pilares e encontros empregaram-se $107^{m^3},30$ de concreto hydraulico e $116^{m^3},16$ de cantaria nova, tendo-se aproveitado algumas pedras dos antigos encontros. O nivel dos trilhos sobre a nova ponte foi elevado de $0^m,75$, ficando actualmente a 7 metros acima do fundo do rio, e, no intuito de augmentar ainda mais a secção de vasão, empregaram-se nos dous vãos extremos, em vez dos antigos arcos de cantaria de $5^m,15$ de abertura, pequenas vigas rectas de ferro construidas nas officinas da Estrada. Para proteger os aterros nas extremidades da ponte, levantaram-se 4 muros de ala de alvenaria secca, tendo as juntas exteriores tomadas de argamassa. A reconstrucção começada em Fevereiro, ainda durante a cheia do rio, ficou concluida a 5 de Julho, sem occasionar o menor atraso aos trens, e importou na quantia de 44:406$421, incluindo o custo da ponte provisoria de madeira.

O encontro do lado do Parahyba da ponte do Mingú foi tambem infra-excavado pelas aguas da mesma enchente, que destruira a ponte da Chacarinha, ficando em tal estado, que foi preciso escorar a parte metallica para permittir a passagem dos trens. A reconstrucção desse encontro, começada a 5 de Julho, ficou concluida a 29 de Dezembro sem interromper a circulação dos trens, tendo-se feito o serviço com pessoal muito diminuto.

Na reconstrucção substituio-se o arco de cantaria de $5^m,00$ de abertura por vigas de ferro, e reforçou-se com cruzetas de ferro a superstructura metallica do vão central, apoiando-se essa superstructura sobre chapas de ferro fundido, em vez das peças de madeira que antes existiam. Do lado do encontro reconstruido protegeu-se o aterro com um muro de pedra secca, tendo as juntas exteriores tomadas com argamassa. A reconstrucção importou em 18:838$911.

4.ª SECÇÃO.

Substituiram-se os dormentes longitudinaes de madeira nas pontes de José Carlos, Caioaba, Bom Successo, Poço Manso, Rio Preto, Parahybuna, e pontelhão do kilometro 215, e pintaram-se a ponte da Serraria, o viaducto do Retiro, e as pontes de José Carlos, Poço Manso e Cemiterio.

5.ª SECÇÃO.

Substituiram-se os dormentes longitudinaes de madeira no viaducto

do Posse e nos pontelhões dos kilometros 309 a 319, e pintaram-se as superstructuras desse viaducto e dos pontelhões.

RAMAL DE S. PAULO.

Nos dous pontelhões do kilometro 155, na Barra Mansa, foi o nivel dos trilhos elevado 0m,45 para dar mais vasão ás aguas nas occasiões de enchentes.

Na ponte de Resende substituiram-se 6 dormentes de madeira de 7m,50 de comprimento, e pintou-se toda a superstructura.

Na ponte do Alambary, kilometro 190, foi tambem pintada toda a superstructura.

Na ponte dos Tres Morros, kilometro 192, foram substituidos 44m,60 de dormentes de madeira, e pintada a superstructura.

Nas pontes do Portinho, kilometro 194, e do Itatiaia, kilometro 210, foram substituidos 5m,00 de dormentes de madeira na 1.ª e 6m,00 na 2.ª e pintadas as superstructuras.

Na ponte do Salto foram substituidos 30m,00 de dormentes de madeira, e pintada a superstructura.

Na ponte de Lavrinhas foram substituidos todos os dormentes de madeira com o comprimento total de 124m,00, e pintada a superstructura.

Na ponte do Jacú, kilometro 246, foram igualmente substituidos todos os dormentes e pintada a superstructura.

Na ponte do Lopes, kilometro 250, foram substituidos alguns dormentes longitudinaes e pintada a superstructura.

As superstructuras de todas as outras pontes e pontelhões, com excepção da ponte da Cachoeira, foram tambem pintadas. Na maior parte destas pontes e pontelhões fizeram-se pequenas reparações e melhoramentos.

RAMAL DO PORTO NOVO.

O pilar n. 3 da ponte de Humaitá, sobre o rio Parahybuna, junto a estação de Santa Fé, que tinha pendido na direcção do eixo da ponte e ameaçava cahir, foi inteiramente reconstruido no anno passado. A rocha

sobre que assentava o antigo pilar estava cavada por baixo, e tinha cedido ao peso da construcção, inclinando o pilar; e a superstructura do vão central da ponte, tendo corrido, comprimia o pilar n. 4, deslocando sua parte superior.

Em 1875 tinha-se alliviado o pilar n. 3 do peso da superstructura fazendo descansar esta sobre um cavallete formado de trilhos Barlow cravados na rocha, e tinha-se ao mesmo tempo calçado com pedras e barras de ferro a fenda por baixo do pilar, e feito um enrocamento em torno deste. Mas essas obras, de caracter provisorio, tinham soffrido com as cheias do rio em fim de 1876 e principio de 1877, e tornara-se imprescindivel proceder á reconstrucção completa do pilar.

Este importante trabalho foi começado a 17 de Maio, logo que baixaram sufficientemente as aguas, e ficou inteiramente concluido a 26 de Dezembro, data em que foram removidas as ultimas peças dos andaimes que tinham servido na execução da obra, sem que durante todo esse tempo tivesse havido alli a minima interrupção dos trens.

Antes de se começar a demolição do pilar arruinado, teve-se de sustentar por meio de grandes cavalletes de madeira a superstructura do 3.° vão, que consistia em um grande arco obliquo formado de trilhos Barlow, e escorar lateralmente as grandes vigas rectas do vão central que apoiavam sobre os cavalletes de trilhos Barlow. O systema de escoramento ficou tão bem feito que não se notou o menor abaixamento do nivel dos trilhos sobre a ponte durante a passagem de pesados trens, e resistio a uma pequena enchente do rio no correr dos trabalhos. Procedeu-se ao mesmo tempo á remoção, por meio de mergulhadores, de todas as pedras que restavam do antigo enrocamento. Em seguida construio-se em torno do pilar uma ensecadeira de paredes duplas formadas de pranchões de $0^m,22 \times 0^m,075$ ligados entre si por linguetas de madeira, e pregados a tres ordens de peças horizontaes parafusadas a estacas seguras na rocha por meio de espigões de ferro.

Depois de feita a parede externa da ensecadeira demolio-se todo o pilar, marcando-se e arrumando-se as suas pedras em lugar para isso preparado, afim de serem depois facilmente reempregadas as que podessem ser aproveitadas, e extrahio-se, com o emprego da dynamite e de mergulhadores,

a rocha aluida sobre que assentava o pilar, a qual foi arrasada até á profundidade de 4 metros retirando-se 123^{m3} de pedra. Fez-se então a parede interna da ensecadeira, e encheu-se o espaço entre as duas até a altura de 2^{m} com concreto de cimento e dahi para cima com argilla amassada, lançando-se tambem uma camada do mesmo concreto de 0^{m},80 a 1^{m},00 de espessura no interior da ensecadeira ; e sobre esta base construio-se a secco o novo pilar, aproveitando-se do antigo as pedras que estavam em boas condições.

Além da reconstrucção completa do pilar n. 3, substituiram-se algumas pedras fendidas e outras em via de decomposição nos pilares ns. 1, 2 e 4, e fez-se uma muralha sobre a margem direita do rio para proteger alli o aterro junto ao encontro.

A execução de todas essas obras na ponte de Humaitá importou na quantia de 75:488$064, sendo 818$400 com a muralha para proteger o aterro.

Só a despeza com o trabalho de mergulhadores importou em 23:567$250 e está incluida na quantia acima.

Nas pontes da Sapucaia e da Conceição fizeram-se algumas reparações, e collocaram-se cruzetas de ferro para reforço.

Substituiram-se dormentes longitudinaes de madeira nas pontes de Santo Antonio, Anta, Sapucaia, Conceição, e em diversos pontelhões entre os killometros 249 e 252, e pintaram-se as pontes da Sapucaia e Anta, e pontelhões de S. José, S. João e outros entre os kilometros 202 e 216.

Em todos as pontes em curva nas diversas secções e ramaes assentaram-se contratrilhos do lado interior da curva, collocando-se para esse fim pranchões juxta-postos aos dormentes nas pontes em que estes são longitudinaes.

Boeiros.

Durante o anno foram reparados e augmentados diversos boeiros, e em outros substituidas por trilhos Barlow as superstructuras de madeira em máo estado.

Para facilitar mais o escoamento das aguas e evitar inundações do leito da estrada, construiram-se boeiros novos e reconstruiram-se outros, a saber:

Na 1.ª Secção, 2 boeiros de $0^m,45 \times 0^m,50$ e 16^m de comprimento, nas passagens de nivel ns. 2 e 3, entre a Côrte e S. Diogo; e outro de $0^m,70 \times 1^m,20$ e 15^m de comprimento, na passagem de nivel junto ás chaves superiores da Estação de Belem;

Na 2.ª Secção um entre os kilometros 90 e 91, de $1^m,20 \times 1^m,00$ e $15^m,30$ de comprimento; outro no kilometro 84, de $0^m,80 \times 0^m,75$ e $5^m,80$ de comprimento; outro entre os kilometros 92 e 93, de $1^m,00 \times 0^m,90$ e de $14^m,00$ de comprimento; outro na estação da Barra tendo em alvenaria $0^m,68 \times 0^m,63$ e $9^m,77$ de comprimento, e em manilhas de $0^m,30$ de diametro $59^m,40$ de comprimento;

Na 3.ª Secção um de $2^m,60$ de vão por $3^m,50$ de altura, no qual se empregaram 32^{m^3} de alvenaria apicoada, e 79^{m^3} de alvenaria ordinaria;

Na 4.ª Secção, 15 de diversos vãos e comprimentos, sendo um no kilometro 262 a $9^m,00$ abaixo do nivel dos trilhos, de $0^m,90 \times 1^m,20$ e $38^m,70$ de comprimento, no qual se empregaram 79^{m^3} de alvenaria, para susbstituir outro de menor vão e collocado $2^m,00$ mais acima, que não dava escoamento ás aguas;

Na 5.ª Secção, 16 de diversos vãos e comprimentos;

No Ramal do Porto-Novo 2 tambem de diversos vãos e comprimentos;

No Ramal de S. Paulo, 13 todos abertos.

Obras de terra, muros de apoio e vallas.

Foram avultados os serviços feitos, durante o anno, para reparar os estragos causados pelas aguas dos ultimos dias de 1876 e dos primeiros mezes de 1877, cujos effeitos foram mais sensiveis na linha central, de Ubá para cima até Juiz de Fóra, e no Ramal do Porto Novo.

De terras e pedras que cahiram sobre o leito da estrada, ou que foi preciso extrahir dos taludes, para evitar desmoronamentos, removeram-se $178.289^{m^3},60$, sendo de pedras $5.963^{m^3},32$ e de terras $172.326^{m^3},28$, a saber:

	Pedras.	Terra.	Total.
Na 1.ª Secção.....	.....	45$^{m^3}$,00	45$^{m^3}$,00
» 2.ª »	38$^{m^3}$,00	5.045$^{m^3}$,50	5.083$^{m^3}$,50
» 3.ª »	76$^{m^3}$,30	4.919$^{m^3}$,80	4.996$^{m^3}$,10
» 4.ª »	4.174$^{m^3}$,94	98.189$^{m^3}$,17	102.364$^{m^3}$,11
No Ramal de S. Paulo	1.494$^{m^3}$,08	37.432$^{m^3}$,81	38.926$^{m^3}$,89
» » do Porto Novo....	180$^{m^3}$,00	26.694$^{m^3}$,00	26.874$^{m^3}$,00
	5.963$^{m^3}$,32	172.326$^{m^3}$,28	178.289$^{m^3}$,60

Na reconstrucção, levantamento e alargamento de aterros na linha, e para construcção de desvios e outras obras, empregaram-se 79.230$^{m^3}$,00 de terra e pedras, sendo:

Na 1.ª Secção.....	5.403$^{m^3}$,00
» 2.ª »	2.656$^{m^3}$,00
» 3.ª »	1.891$^{m^3}$,00
» 4.ª »	52.299$^{m^3}$,00
» 5.ª »	6.395$^{m^3}$,00
No Ramal de S. Paulo.....	8.541$^{m^3}$,00
» » do Porto Novo	2.045$^{m^3}$,00
	79.230$^{m^3}$,00

Foram desobstruidos nas diversas secções e ramaes 645.910 metros correntes de vallas em terra, aprofundados e alargados 10.112 metros correntes idem, idem e abertos 20.663 metros correntes de vallas novas.

Foram reparadas as vallas de alvenaria em differentes lugares da estrada, e construidas outras, nas quaes se empregaram 870$^{m^3}$,59 de alvenaria, sendo:

Na 1.ª Secção.....	12$^{m^3}$,60
» 2.ª »	177$^{m^3}$,00
» 4.ª »	611$^{m^3}$,39
No Ramal de S. Paulo.....	69$^{m^3}$,60
	870^{m},59

Para prevenir desmoronamentos nos cortes, construiram-se muros no pé dos taludes de alguns, e em outros fizeram-se empedramentos nas superficies dos taludes.

Consolidaram-se tambem alguns aterros por meio de muros de sustentação, construidos na base dos taludes.

Nestas obras empregaram-se 9.631^{m3},98, a saber:

Na 2.ª Secção.....	329^{m3},00
» 3.ª »	217^{m3},00
» 4.ª »	7.952^{m3},00
No Ramal de S. Paulo.....	145^{m3},20
» » do Porto Novo.....	988^{m3},78
	9.631^{m3},98

Construiram-se estacadas de trilhos para sustentação de aterros no kilometro 75 da 2.ª Secção, e junto á ponte do Rio das Mortes na 3.ª Secção e entre os kilometros 251 e 252 do Ramal do Porto Novo.

Na 4.ª e 5.ª Secções tem-se revestido de gramma os taludes de alguns aterros.

Na 4.ª Secção, no Ramal do Porto Novo e no de S. Paulo fizeram-se em alguns lugares *drains* de pedra secca transversaes á linha, tendo-se empregado tambem na 4.ª Secção manilhas de barro de 0^{m},30 de diametro para desecamento de aterros.

Das obras de terra e de pedra que acima ficam enumeradas em globo, merecem as seguintes especial menção pela sua importancia:

2.ª *Secção.* — Na bocca inferior do tunnel n. 2, onde houve no fim de 1876 grande desmoronamento, construio-se um paredão de 5^{m},70 de comprimento e 3^{m},80 de altura por 0^{m},80 de espessura, para segurar o talude do córte.

Na boca superior do tunnel n. 4, construio-se tambem um paredão de 9^{m},87 de altura e 13^{m},75 de comprimento por 1^{m},50 de espessura, para segurar as terras do córte, e sobre a superficie do mesmo paredão fez-se uma sargeta para receber as aguas que se accumulam sobre o portão do tunnel.

3.ª *Secção* — O aterro junto ao encontro n. 2 da ponte sobre o rio das Mortes, foi protegido na base por um muro de 26^{m},90 de comprimento por 3^{m},00 de altura e 1^{m},50 de espessura.

4.ª *Secção.* — Entre os kilometros 211 e 212 construiram-se *drains* de 5^{m},00 e mais de profundidade, parallela e transversalmente á linha, nos quaes se empregaram 295$^{m^3}$ de pedra, para esgotar as aguas do aterro.

Na estação do Parahybuna, fundada sobre aterro que frequentes vezes tinha abatido, em consequencia de infiltrações subterraneas, e soffrera consideravelmente por causa das aguas dos ultimos dias de 1876, a ponto de ficar um canto do armazem ameaçando ruina, fizeram-se duas extensas vallas de alvenaria, tendo uma 80^{m},00 e a outra 37^{m},00 de comprimento ; prolongou-se o boeiro em que despejam estas vallas, levando-o até o nivel do rio em degráus de cantaria, aonde se construio um forte enrocamento de lajões para proteger-lhe a boca.

Em continuação á valla mais extensa, e para o lado de cima, abrio-se uma valleta na rocha, contornando a montanha, afim de receber alli as aguas desta e leval-as a outro boeiro collocado daquelle lado.

Por esta forma foi toda a estação cercada por vallas que terminam em dois boeiros, um alem e outro aquem desse edificio, o qual ficou, portanto, protegido das infiltrações, causa principal dos estragos que soffreu.

Para garantia tambem do aterro que fica nos fundos dessa estação e que em parte correra no principio do anno, impossibilitando a circulação dos trens pela linha que alli existe, construio-se á beira do rio um paredão com um volume de 716$^{m^3}$,77 em continuação do antigo paredão que alli existia e não tinha comprimento sufficiente.

No talude do córte em frente ao edificio da estação fez-se empedramento, no qual se empregaram 479$^{m^3}$,00 de pedra, para impedir o desmoronamento da parte superior do mesmo talude.

No kilometro 231 fez-se uma valla de alvenaria de 105^{m},50 de comprimento para desviar as aguas do aterro.

No kilometro 234 desmoronou em Março a parte central do grande paredão de cerca de 20^{m},00 de altura que alli ampara o aterro quasi a cavalleiro sobre uma das maiores cachoeiras do rio Parahybuna ; e foi preciso segurar

provisoriamente o leito da estrada com estacada de madeira para não ser interrompida a circulação dos trens.

Não se podendo reconstruir logo o paredão no lugar do antigo, para não provocar o desmoronamento do aterro, e sendo necessario reforçal-o, porque a parte que ficara em pé estava rachada em varios pontos e ameaçava cahir, levantou-se encostado a elle do lado exterior segundo paredão de 76^{m},50 de comprimento, 9^{m},30 de altura e 7^{m},00 de espessura media, no qual se empregaram 4.722^{m3} de pedra, e refez-se depois a parte desmoronada do antigo paredão até a altura do novo.

Ao mesmo tempo desviou-se a linha em uma extensão de 540 metros, sendo de 11^{m},50 a maior distancia do eixo da nova linha ao da antiga. Para esse fim foi necessario alargar um corte, do qual se extrahiram 2.797^{m3} de terra e 1.257^{m3} de pedra, e igualmente alargar dois aterros.

Teve-se tambem de augmentar de ambos os lados o boeiro existente debaixo do aterro, cujo paredão desmoronara.

Na extremidade inferior, aonde não attingio o novo paredão, foi o antigo reforçado por um contraforte de 3^{m},00 de largura, e de altura igual á do novo, empregando-se nesta obra, que só no principio do corrente anno de 1878 ficou concluida, 165^{m3} de pedra.

Na extremidade superior, aonde igualmente não chegou o novo paredão, vai ser reparado o antigo e desviada a linha um pouco mais para dentro para ter mais segurança.

No kilometro 235 foi construida uma valla de alvenaria na extensão de 98^{m},00 para recolher as aguas dos morros, as quaes antes se infiltravam no aterro, e o tinham destruido em parte.

Mais adiante foi começada outra valla nas mesmas condições e para o mesmo fim.

Nesse mesmo kilometro protegeu-se a base dos aterros do lado do rio com paredões de 2^{m},90 de largura e 2^{m},40 de altura sobre uma extensão total de 350^{m},00, empregando-se nelles 2,030^{m3}, de pedra; e fizeram-se algumas reparações em um paredão antigo que tinha sido solapado pelas aguas.

Tendo as aguas destruido o paredão junto ao 2.° encontro da ponte n. 1 no Poço Manso, construio-se alli outro paredão em terreno mais firme e de alvenaria com argamassa de cimento até metade da altura, e com

argamassa de cal na metade superior, sendo de 210^{m3} o volume total de alvenaria.

Em torno do pegão n. 1 desta mesma ponte, cuja parte inferior fôra minada pelas aguas, fez-se um enrocamento com 194^{m3} de pedra.

Entre os kilometros 258 e 259 foi a linha coberta algumas vezes pelos desmoronamentos do talude do morro que está rachado até grande distancia da estrada. Removeram-se d'alli durante o anno 9.163^{m3} de terra, e 743^{m3} de pedra, construindo-se com esta um paredão na base do talúde.

Com as terras tem se alargado o aterro proximo para mais tarde desviar-se a linha.

Logo adiante desse córte, construio-se uma valleta de alvenaria com 53^{m},00 de comprimento, na qual se empregaram 56^{m3} de pedra.

No kilometro 262 ampararam-se as enormes pedras e a parte superior do talude, que ameaçavam cahir sobre a linha, por meio de paredões e empedramentos, nos quaes se empregaram 290^{m3} de alvenaria.

O córte do kilometro 263, junto á ponte da Cachoeira, é o que mais difficuldades tem apresentado para se obstar os escorregamentos das terras e pedras que em grandes massas descem sobre a linha.

A montanha está rachada até algumas centenas de metros, e continúa a rachar depois de fortes chuvas. Tem sido necessario manter alli constantemente numeroso pessoal só occupado na remoção das terras e pedras para permittir a passagem livre dos trens, tendo-se construido trez passadiços de madeira sobre a linha para o transporte dos materiaes.

O enorme paredão, que sustenta o pé do talude e impede que seja a linha completamente obstruida, já começou a mover-se em alguns pontos. Por isso, e attendendo a que torna-se muito dispendioso o trabalho incessante da remoção de terras e pedras, resolveu-se construir um tunnel nesse córte, trabalho este que já está começado.

Durante o anno removeram-se d'alli 16.463^{m3} de terra e 1.543^{m3}, de pedra.

O grande aterro do Retiro, no kilometro 269, que foi em parte destruido pelas aguas do fim do anno de 1876, não pôde ficar inteiramente reconstruido durante o anno de 1877, por ter sido necessario proteger-lhe a base com um grande paredão, no qual se empregaram 2.035^{m3}, de pedra.

Construio-se tambem do lado de cima do aterro uma valla de alvenaria para recolher as aguas em occasião de chuvas, e augmentaram-se ao boeiro debaixo do aterro mais 25^{m},50, tendo agora o comprimento total de 105^{m},50.

Neste aterro empregaram-se, durante o anno, 6.802^{m3} de terra, que foi extrahida para esse fim dos cortes proximos.

Ramal do Porto Novo. — Entre os kilometros 251 e 252 construio-se, para sustentar o leito da estrada, do lado do rio, uma muralha de 68^{m},70 de comprimento, na qual se empregaram 514^{m3} de pedra e fizeram-se mais um boeiro, um *drain* e uma valla de alvenaria, empregando-se nestas obras 124^{m3} de pedra.

Tunneis.

O tunnel n. 3 da 2.ª Secção tem 115 metros de comprimento e é todo revestido de cantaria. Por se não ter talvez durante a construcção enchido bem o vão entre o revestimento e o terreno natural, os movimentos deste causaram deformações na abobada, cuja secção interna estreitou-se de tal modo, que em 1871 já não dava passagem aos maiores carros. Applicaram-se então algumas precintas de trilhos Barlow para obstar o movimento, reformou-se a parte mais saliente do pé direito e modificou-se a posição da linha adaptando-a á sinuosidade da galeria.

Ao mesmo tempo começou-se a construcção de um desvio, que foi interrompida em 1872, e continuada depois em 1875, por se ter reconhecido que a abobada deformava-se cada vez mais, e tornava-se perigosa a circulação dos trens pelo tunnel.

O desvio começou a funccionar em 12 de Março de 1876; mas o talude do lado direito, subindo, ameaçava desmoronar sobre a linha, e teve-se de escorar as pedras enormes, que com a trepidação produzida pelos trens podiam cahir.

Por isso, e por serem de pequeno raio as curvas do desvio, tornou-se indispensavel restabelecer a antiga linha.

E a 28 de Janeiro de 1877 deu-se principio á reparação do tunnel, reconstruindo-se no alinhamento primitivo o pé direito e arcos deformados, em uma extensão de 35 metros. Empregaram-se neste trabalho, que ficou concluido no dia 30 de Setembro, 134$^{m^3}$,40 de cantaria para o pé direito, 158$^{m^3}$,10 de aduellas para o arco, e 148$^{m^3}$,40 de pedras brutas para enchimento.

O tunnel assim reparado ficou em excellentes condições, e deu passagem aos trens no dia 1.° de Outubro.

O tunnel grande (n. 12), que tem 2230^{m},45 de comprimento, soffreu reparações, durante o anno de 1877, em dous lugares nos pés direitos, tendo-se empregado alli 38$^{m^3}$,30 de cantaria e 31$^{m^3}$,43 de alvenaria de enchimento. Para maior segurança da abobada collocaram-se em alguns lugares mais precintas de trilhos Barlow além das que já existiam.

Tendo sido approvada por Aviso de 23 de Outubro de 1877 a construcção de um tunnel no córte da Cachoeira, kilometro 263 da linha central, para evitar a obstrucção da linha pelas terras e pedras que em grandes massas descem da montanha proxima, deu-se principio em Novembro á preparação das cantarias para esta obra, já mencionada no artigo anterior.

Todos os tunneis da estrada são cuidadosamente examinados uma vez por mez, sendo então tocadas as pedras que por mal seguras possam cahir sobre a linha, e extrahidas as que não offerecem toda a segurança.

Além disso ha guardas permanentes em todos os tunneis, que são por elles revistados antes e depois da passagem de cada trem.

Lastro.

Durante o anno empregaram-se 40.211$^{m^3}$ de lastro, sendo 505$^{m^3}$ de pedra quebrada e 39.706$^{m^3}$ de saibro, a saber:

	Pedra quebrada m 3	Saibro m 3	Total m 3
Na 1.ª Secção.....	142,00	188,00	330,00
» 2.ª »	9,00	400,00	409,00
» 3.ª »	—	2.641,00	2.641,00
» 4.ª »	180,00	570,00	750,00
» 5.ª »	29,00	650,00	679,00
No Ramal de S. Paulo....	145,00	33.772,00	33.917,00
» » do Porto Novo..	—	1.485,00	1.485,00
	505,00	39.706,00	40.211,00

Modificação de traço e construcção de linhas auxiliares.

Na estação da Côrte alterou-se a disposição de algumas linhas, melhorando-lhes as condições de curvatura e augmentando a extensão e numero de desvios, com o que se conseguio que as machinas empurrassem os carros para o armazem destinado a mercadorias do Ramal do Porto Novo, onde antes só levados a mão podiam elles penetrar.

Começou-se a construcção da 4.ª linha destinada a ligar a estação da Côrte directamente ao deposito de materiaes em S. Diogo, para o que foi necessario remover algumas cancellas e os muros divisorios nas proximidades desta, alterar o calçamento das ruas nas passagens de nivel, e cortar, com o cousentimento dos respectivos proprietarios, o canto de uma casa e cerca de terça parte de outra, que faziam saliencia para a estrada.

A linha central partia da estação de Entre Rios á direita do Ramal do Porto-Novo e cortava-o mais adiante, formando um arco, do qual a linha do ramal era a corda. São manifestos os inconvenientes que resultavam dessa disposição: era preciso manter um guarda no cruzamento para evitar que os trens do ramal e da linha central se chocassem alli, e ainda assim o perigo ficava imminente.

Alterou-se essa disposição, fazendo passar a linha central inteiramente para a esquerda da do ramal, tendo sido para isso necessario reduzir alli a 172m,00 o raio de curvatura, o que nenhum inconveniente tem naquella parte da estrada onde os raios de curva descem ás vezes abaixo de 150m,00 e até a 125m,00 junto a uma ponte.

No kilometro 234, da linha central, desviou-se a linha para a esquerda em uma extensão de 540m,00, como já foi mencionado no artigo «obras de terra, etc.»

No kilometro 259, da mesma linha central, melhorou-se um pouco o traçado supprimindo um pequeno S que alli havia.

A linha do Ramal de S. Paulo, á sahida da estação da Barra, foi mudada para a esquerda na extensão de 156m,80, afim de se poder alargar a plataforma de passageiros, a qual, por muito estreita dava lugar a confusões e não permittia que se fizesse com a presteza necessaria o serviço dos trens de viajantes.

No Ramal do Porto Novo, entre os kilometros 151 e 152, tinha-se encostado a linha ao morro por causa do escorregamento do aterro. Depois de reparado este, começou-se a restabelecer a linha na sua posição original.

Cercas.

Construiram-se cercas de trilhos velhos na extensão total de 54.479m,84, sendo 53.125m,59 á margem da linha, nos lugares mais frequentados por animaes, e 1.354m,25 nos pateos de diversas estações para limitar e fechar o terreno da estrada, a saber:

NA LINHA:

1.ª Secção	7.788m,98
3.ª »	12.323m,79
4.ª »	6.938m,27
5.ª »	1.502m,74
Ramal de S. Paulo	20.163m,38
» do Porto Novo	4.408m,43
	53.125m,59

NAS ESTAÇÕES :

Da Piedade	408m,90
De Sapopemba	210m,30
» Palmeiras	37m,30
» Entre-Rios	12m,10
» Rio Novo	228m,00
» Chapeo d'Uvas	201m,45
Da Conceição	35m,30
Do Porto Novo	105m,00
De Pinheiros	115m,90
	1.354m,25

Ha ainda grandes extensões da estrada a cercar, e como vão escasseando os trilhos velhos, está se empregando tambem, no corrente anno, arame torcido e armado de farpas, disposto em 3 ordens e fixado de 6 em 6 metros a postes de trilhos velhos.

A cerca com este arame custa mais barato do que formada inteiramente de trilhos velhos.

As antigas cercas de madeira e de espinho pouco vedavam e eram de dispendiosa e difficil conservação por serem frequentemente destruidas pelo gado, pelo fogo, e em alguns lugares até pelos proprios moradores visinhos da estrada, que se aproveitavam dos moirões e varas de madeira para lenha.

Na construcção das cercas de trilhos não se seguio o systema antes adoptado de se collocal-as sobre o leito mesmo da estrada a pequena distancia da via ferrea, systema esse que tem dado lugar a contestações com os proprietarios ribeirinhos quando a estrada precisa rehaver a sua zona. As cercas feitas durante o anno passado e as que se estão fazendo limitam a propriedade da estrada.

Pintaram-se com verniz de alcatrão quasi todas as cercas de trilhos para conserval-as melhor.

As cercas vivas que ainda existem na 1.ª Secção foram dobradas na extensão de 21.125m.

Roçou-se o mato á margem da linha na extensão de 242.089^{m}, a saber:

Na 1.ª Secção	81.919^{m},00
» 2.ª »	38.073^{m},00
» 3.ª »	18.000^{m},00
» 4.ª »	2.767^{m},00
» 5.ª »	20.498^{m},00
No ramal de Macacos	2.005^{m},00
» » » S. Paulo	67.683^{m},00
» » do Porto Novo	11.144^{m},00
	242.089^{m},00

Passagens de nivel.

Quasi todas as cancellas de passagens de nivel foram reparadas e pintadas no decurso do anno.

No ramal de S. Paulo supprimiram-se algumas passagens de nivel, desviando-se para um só lado da via-ferrea os caminhos ordinarios em varios lugares.

Na 3.ª Secção e ramal de S. Paulo collocaram-se cancellas novas em diversas passagens de nivel.

Entre a Côrte e S. Diogo foram afastados da linha algumas cancellas e muros proximos das mesmas para o assentamento da 4.ª linha entre aquelles dous pontos.

Edificios.

Estação da Côrte.— Não se tendo construido as duas alas projectadas para o augmento do edificio principal, continua a haver ahi a falta de

accommodações indispensaveis a todas as repartições do trafego, inconvenientes estes já apontados no Relatorio anterior desta Directoria.

Não ha mais espaço dentro do recinto da estação para a construcção de novos armazens ou augmento dos actuaes, que nas épocas de grande movimento de mercadorias, como acontece durante a exportação da safra de café, não são sufficientes para accommodarem todos os generos recebidos do interior, resultando dahi ficarem os trens carregados, ás vezes durante dous dias, á espera de lugar para serem descarregados.

Essa demora na descarga torna ainda mais sensivel a deficiencia que já soffre a Estrada de material de transporte, e difficulta as manobras dos trens no recinto da estação, tendo acontecido, por vezes, em Setembro e Outubro do anno passado, que os trens de passageiros tiveram de fazer o trajecto de ida e volta entre S. Francisco Xavier e a Côrte por uma só linha, por estar a outra occupada com trens de cargas, o que não deixa de offerecer graves inconvenientes nesta parte da estrada, em que o movimento diario sobe nessa época a 46 trens, além do de machinas das officinas para a Côrte.

O expediente, lembrado por algumas pessoas, de ter a Estrada um armazem no centro da cidade, para deposito dos generos que recebe, não alliviaria, em cousa alguma, os inconvenientes mencionados, porque não é propriamente de espaço para deposito de mercadorias que se precisa, mas sim de extensas plata-fórmas cobertas, onde os trens possam ser immediatamente descarregados, e os generos separados por marcas e entregues a seus consignatarios, que de ordinario não se demoram em recebel-os. E, com pequenas excepções, a demora que ás vezes se dá entre a descarga dos generos e a retirada dos mesmos dos armazens da Estrada, provém da segunda conferencia a que por parte da Provincia do Rio de Janeiro são os generos procedentes das outras provincias submettidos na Côrte, porque nem sempre essa conferencia póde ser feita immediatamente depois da descarga por não vir sempre em um mesmo trem todo a remessa mencionada em uma guia.

Do que a Estrada carece tambem é de amplo espaço onde se possam construir novas linhas e desvios, para que os carros, logo depois de descarregados, sejam distribuidos pelos armazens onde tem de ser carregadas as

mercadorias destinadas ao interior, e se possam formar e expedir promptamente os trens.

Mas nada disso é possivel obter dentro do actual recinto da estação da Côrte, e nem ha meio de alargal-o para os lados sem enormes sacrificios pecuniarios, porque está cercado de ruas e propriedades de grande valor.

Só a estação maritima, cuja construcção já foi começada, poderá trazer remedio efficaz a estes embaraços com que actualmente luta a administração da Estrada, para fazer regularmente o serviço de mercadorias.

A grande coberta de ferro collocada sobre as plataformas de passageiros não é bastante extensa para abrigar os carros de 1.ª e 2.ª classe, os quaes, durante o tempo em que permanecem na estação da Côrte para serem limpos, ficam expostos ao rigor do sol e da chuva e em consequencia estragam-se rapidamente, sobretudo na pintura exterior.

Os trabalhos mais importantes feitos durante o anno, nesta estação, foram os seguintes:

Substituio-se o asphalto já todo esburacado do vestibulo do edificio principal por um ladrilho de mosaico, cujo material tinha sido encommendado expressamente para esse fim, mas fôra indevidamente empregado na plataforma da estação da Barra.

Para augmentar o espaço livre no vestibulo e evitar a confusão que antes havia na venda de bilhetes, substituio-se a bilheteira que ahi existia por duas outras collocadas pelo lado de dentro do saguão, e assentaram-se duas pequenas grades no vestibulo para encaminhar os passageiros um a um na compra de bilhetes.

Augmentou-se de mais 57^{m},35 a plataforma de passageiros do lado direito e sobre a mesma fez-se coberta semelhante á que já havia do lado esquerdo.

Com degraus de cantaria que sem utilidade alguma existiam na estação da Barra Mansa fizeram-se duas boas escadas para a plataforma de passageiros, onde antes havia escadas de taboas já arruinadas.

Fizeram-se compartimentos de madeira em dois armazens para archivo e guarda de objectos abandonados.

Concluio-se o augmento, na extensão de 20^{m}, do armazem que antes era destinado a mercadorias do Ramal do Porto Novo, e passou a servir

para expedição de mercadorias do Ramal de S. Paulo, cujo trafego cresceu com a juncção da linha de S. Paulo e Rio de Janeiro. O augmento deste armazem importou em 9:537$000, e sendo de 290$^{m^2}$ a área augmentada, ficou o metro quadrado por 36$603.

Concluio-se tambem a construcção do armazem junto á rua do General Pedra para o serviço de encommendas, e animaes pequenos, aves, verduras e miudezas alimenticias, que eram depositadas sobre uma das plataformas de passageiros com prejuizo do asseio que deve sempre haver nesses lugares.

O novo armazem tem uma area de 342$^{m^2}$, e occupa a ultima nesga disponivel que havia de terreno no recinto da estação da Côrte. Importou em 17:608$284 ou em 47$334 o metro quadrado.

Reconstruio-se, por estar arruinada, a plataforma descoberta que existia na extremidade do armazem destinado a mercadorias para a 3.ª secção, e cobrio-se a mesma plataforma, que hoje serve para embarque de generos inflammaveis. Melhorou-se o guindaste que alli havia.

Construio-se ao lado da plataforma de embarque de passageiros um pavilhão de madeira dividido em dois compartimentos, sendo um com balcão corrido de tampo de marmore para botequim, e outro fechado para escriptorio de bagagem. Collocou-se nesta mesma plataforma um balcão de madeira para recebimento e despacho de bagagens.

Foram pintadas a oleo as columnas, ferragens e venezianas da coberta das duas plataformas de passageiros.

O calçamento do pateo, e o soalho, portões e baldrames de quasi todos os armazens soffreram reparações importantes.

Começou-se a construcção de uma-meia agua, em continuação da que já existia ao lado direito do edificio principal, para escriptorio dos despachantes e para latrinas. Ficou concluida no principio do corrente anno.

Estação maritima na Gambôa.—No dia 21 de Dezembro foram começados os trabalhos desta estação, tendo lugar ás 6 horas da tarde desse dia, na presença de S. M. o Imperador, a cerimonia do primeiro tiro de mina no maior dos dois tunneis do ramal que deve ligar essa á estação Central.

O credito de 700:000$000 concedido pela lei do orçamento vigente

para estas obras, apenas chega para a construcção do ramal, para as desapropriações mais necessarias ao mesmo e construcção de uma parte do caes.

Para a acquisição do resto dos terrenos, já desapropriados e necessarios para se obter toda a area indispensavel á estação, e bem assim para a construcção dos armazens, pontes e conclusão dos cáes, são precisos mais cerca de 1:500 contos de réis.

S. Diogo.— Não havendo mais lugar na estação da Côrte para se accommodarem os materiaes recebidos com destino ao interior e os descarregados dos wagões, tranferio-se para S. Diogo o serviço de recebimento e entrega de todos os artigos que podem ficar expostos ao tempo, como materiaes de construcção, carvão, ferragens grossas, machinas pesadas, etc.

Para esse fim removeram-se do local que alli fica ao lado esquerdo da linha as construcções provisorias que serviam para deposito da Tracção, ferraria e carpintaria da Via permanente, etc.; estão se aterrando os lugares mais baixos; construio-se um desvio duplo, sendo um para o serviço do guindaste movel que pode levantar pesos até 10 toneladas; abriram-se dous portões para as duas ruas de João Caetano e General Pedra, e fizeram-se duas rampas de madeira para facilitar a entrada e sahida das carroças por estes portões.

Do lado direito da via-ferrea continuou-se a construcção do edificio destinado especialmente ao serviço da Tracção, tendo-se durante o anno começado e concluido os seguintes trabalhos: construcção das paredes exteriores de alvenaria de tijolo, barrotamento do pavimento terreo e do sobrado dos dous pavilhões; construcção e collocação do madeiramento superior e cobertura do edificio com telhas chatas.

Começou-se a construcção da casa para 25 machinas annexa ao mesmo edificio, tendo-se concluido as fundações para as paredes exteriores com alvenaria de lajões e argamassa de cimento, cal e arêa; a alvenaria de pedra disposta em mosaico para baldrame e a alvenaria de tijolos de 22 lados do polygono regular que forma a casa.

Do mesmo lado da linha e além da rua Ferreira construio-se parte de um grande barracão, feito de madeiras velhas e coberto de zinco aproveitado das estações provisorias de Juiz de Fôra e de João Gomes, para

nelle se armarem locomotivas e carros, e servir igualmente para abrigo de alguns carros de passageiros.

S. Francisco Xavier.— Pintaram-se as cercas de madeira, construidas no anno anterior para fechar as plataformas, e começou-se a pintura do edificio.

Riachuelo.— Concluio-se a construcção de cercas de madeira nas plataformas e começou-se a construcção de um alpendre do lado de fóra da bilheteira. Modificaram-se as cancellas da passagem de nivel.

Engenho-Novo.— Concluiram-se as cercas para fechar o pateo da estação, e fizeram-se nos compartimentos da agencia alterações para facilitar a fiscalisação do movimento de passageiros, tendo-se mudado a venda de bilhetes para a entrada do edificio do lado da rua.

Todos os Santos.— Collocou-se um alpendre para abrigar as pessoas no acto de comprarem bilhetes, tendo-se removido a venda destes para o lado exterior do edificio, afim de evitar a continuação de abusos de embarcarem sem bilhetes algumas pessoas. Reparou-se e augmentou-se a cerca, e modificaram-se as cancellas de modo a fecharem melhor o pateo da Estação.

Engenho de Dentro.— Construiram-se cercas para fechar o recinto da Estação.

Piedade.—Construiram-se cercas para fechar as plataformas.

Cascadura.—Concluiram-se as cercas do recinto da estação, e fizeram-se, como no Engenho Novo, alterações nos compartimentos da agencia para facilitar a fiscalisação do movimento dos passageiros.

Sapopemba.—Começou-se a assentar um capeamento de cantaria sobre a beirada da plataforma do armazem, em substituição das guarnições de madeira que estão arruinadas.

Depois de aberto ao trafego o ramal de Santa Cruz é provavel que diminúa consideravelmente o movimento de mercadorias dessa estação, podendo então ser aproveitada para agencia uma parte do armazem, e dispensado o edificio em que se acha aquella, o qual alias está arruinado e tem de ser demolido para o prolongamento da linha n. 1 até além da 2.ª chave da estação.

Maxambomba.—Construio-se uma plataforma de paredes de pedra para passageiros, em substituição da antiga de madeira que estava muito arruinada, e começou-se a coberta da mesma plataforma. Fechou-se o jardim da estação com cerca de madeira, e pintou-se todo o edificio.

Queimados.—Começou-se a construcção de uma plataforma com paredes de pedra para passageiros, em substituição da antiga de madeira que como em Maxambomba estava muito arruinada.

Pintou-se todo o edificio e collocaram-se algumas venezianas.

Belem.— Macadamisou-se e cimentou-se toda a plataforma do lado do botequim e pintou-se o edificio da estação assim como a casa em que mora o agente, à qual pertence á Estrada.

Parada da 6.ª Divisão.— Começou-se a construcção de um pequeno accrescimo ao escriptorio do telegrapho para residencia do encarregado.

Parada do Rasgão.— Reparou-se o telhado e pintaram-se as portas e janellas do escriptorio do telegrapho; e na casa do pessoal do lastro foram reparadas e caiadas as paredes.

Palmeiras.— Foi prolongada a plataforma de passageiros na extensão do 26^{m},00 e foram calçados com pedras o accrescimo e parte da antiga platafórma.

Na base do morro junto á plataforma levantou-se um pequeno muro de apoio, e fez-se uma sargeta de pedra e argamassa para esgoto das aguas.

Concertou-se e cobrio-se com telhas uma guarita para guarda de utensilios da agencia.

Ficou quasi concluida uma pequena casa de construcção ligeira para residencia provisoria do agente, em quanto se construe o novo edificio para a estação, que já foi começado no fim do anno. A casa acima servirá depois para escriptorio do chefe de secção da Via permanente.

Rodeio.— Calçou-se com mac-adam a plataforma de passageiros na extensão de 62^{m},00 por 3^{m},50 de largura, e fizeram-se pequenos concertos no edificio da estação.

Este precisa ser todo pintado interiormente e de reparações importantes na plataforma.

Mendes.— Construiram-se duas divisões de taboas, sendo uma no armazem e outra no sobrado, para commodo dos empregados da estação. Sob as paredes dos fundos construiram-se baldrames de pedra para substituir os de madeira que estavam arruinados.

Collocou-se uma escada de pedra no armazem do lado da Barra, e prolongou-se a plataforma de passageiros. Renovou-se a parede dos fundos e concertaram-se as calhas e conductores de esgoto do telhado.

Pintou-se a estação e a coberta da plataforma.

O edificio da estação precisa, entretanto, de reparações maiores por estarem aluindo algumas paredes feitas de estuque.

Santa Anna.— Calçou-se com mac-adam a plataforma de passageiros na extensão de 70^{m},00 por 4^{m},80 de largura.

Fechou-se, para morada dos guarda-chaves e trabalhadores da estação, o vão que havia nos fundos desta, por baixo do sobrado.

Concertaram-se as calhas do telhado, fizeram-se outros pequenos concertos no edificio, e pintou-se todo este, assim como a coberta da plataforma.

Barra.— A plataforma de passageiros foi prolongada e alargada, ficando com mais 32^{m},08 no comprimento e mais 4^{m},60 na largura, para facilitar o movimento dos passageiros e bagagens dos diversos trens que alli chegam ao mesmo tempo. A antiga plataforma tinha apenas 78^{m},80 de comprimento e 3^{m},50 de largura, e era em grande parte occupada pelas escadas do hotel.

A parte descoberta da plataforma foi calçada de parallelipipedos, e a que fica debaixo do hotel foi cimentada. Mudou-se a posição das columnas que sustentam a parte central do edificio do hotel, addicionaram-se-lhes mais trez e collocaram-se duas vigas sobre essas columnas. Supprimio-se a varanda que circumdava o edificio do hotel por estarem podres as madeiras da mesma, e ser muito dispendioso restabelecel-a.

Assentou-se um encanamento d'agua, derivado da caixa da estação, com pilastra e torneira para serventia de alguns moradores do lugar, que ficaram privados de um poço inutilisado pela mudança da linha do Ramal de S. Paulo.

Reparou-se e reforçou-se a muralha de sustentação sob o edificio do hotel.

Renovou-se o soalho da sala da agencia, e foram reparadas as latrinas e mictorios do lado da plataforma de passageiros, assim como a cerca de madeira em torno do jardim.

Deu-se começo á construcção de uma plataforma formada de cavalletes de trilhos velhos com soalho de madeira para deposito de carvão.

Ypiranga.—Reparou-se o telhado do edificio; construio-se um pequeno armazem para cal, e um muro nos fundos em substituição de outro que cahio com as chuvas.

Vassouras.— Foi pintado todo o edificio e fizeram-se pequenas reparações nas paredes e telhado.

Desengano.—Foi pintado o edificio.

Commercio.—Foi caiado exteriormente o edificio.

Casal.—Concluio-se o pequeno pavilhão começado no anno antecedente para cosinha do agente. Fizeram-se diversos compartimentos de taboas para commodos do agente, em uma extremidade do armazem e foi forrado o tecto do compartimento da agencia.

Ubá.—Foi reparada e pintada.

Cimentou-se o soalho de um dos armazens, e parte da plataforma de passageiros.

Ficou quasi concluida a construcção de um pequeno edificio no pateo da estação para cosinha do agente.

Parahyba.—Fizeram-se importantes reparações e melhoramentos no edificio, reconstruindo-se uma parede arruinada do armazem, construindo-se uma plataforma coberta nos fundos do mesmo, e modificando-se as divisões do compartimento da agencia para dar aos passageiros uma sala de espera decente.

Caiou-se e pintou-se todo o edificio.

Reparou-se e augmentou-se a casinha que havia nos fundos da estação para servir de escriptorio e de deposito da 4.ª divisão da Via permanente.

Entre-Rios.—Augmentou-se um pouco o pequeno annexo que serve de botequim (pelo que se cobra maior aluguel do respectivo arrendatario) para haver mais decencia e asseio no mesmo botequim.

Ficou quasi concluido o edificio para deposito de machinas, o qual comprehende sete sectores formando parte de um polygono regular; seis desses sectores são destinados para abrigo de locomotivas, e o ultimo, separado em diversos compartimentos, sendo alguns delles com dois pavimentos, contém as dependencias do deposito, taes como armazem, dormitorio dos machinistas, foguistas e concertadores, etc, Em quatro dos outros sectores ha vallas para locomotivas.

As columnas e vigamento do deposito são formadas de trilhos velhos, as paredes são de taboas e a cobertura de telhas chatas.

O girador que já existia foi concertado, melhorando-se-lhe os meios de esgoto.

O edificio da estação foi todo pintado interiormente e na maior parte exteriormente.

Parahybuna.— Além das obras já mencionadas no artigo « obras de terra, muros de apoio e vallas », reparou-se um canto das paredes do

armazem e da plataforma que tinham cedido em consequencia de ter aluido o aterro sobre o qual foi levantado o edificio; cimentou-se a plataforma dos lados da Serraria e do morro, e collocaram-se encanamento d'agua e closet na estação.

Forraram-se as cobertas das plataformas para evitar que as telhas sejam arrancadas pelo vento, o que alli acontecia frequentes vezes.

Espirito Santo.—Cimentou-se o armazem sobre uma area de 40$^{m^2}$, forraram-se de taboas as cobertas das plataformas dos lados dos oitões, e ramificou-se o encanamento d'agua para o closet, e para a sala de espera onde se collocou uma torneira, e fez-se uma divisão de taboas para dormitorio do telegraphista.

Mathias Barboza.— Cimentou-se o armazem e preparou-se dentro do mesmo um compartimento de taboas para dormitorio do telegraphista e conferente. Concertou-se o telhado.

Cedofeita.— Cimentou-se o armazem.

Retiro.— Substituiram-se por encanamento de chumbo as calhas que levavam agua para a casa do agente e a deixavam vasar prejudicando os taludes do córte por cima do qual passavam.

Forraram-se de taboas as cobertas das plataformas dos lados dos oitões do edificio para evitar que as telhas sejam arrancadas pelo vento.

Juiz de Fóra.— No dia 5 de Julho foi pelo serviço da construcção do prolongamento entregue ao trafego a nova estação, e logo depois desmanchou-se a barraca que servia provisoriamente, aproveitando-se os materiaes em obras da linha.

O novo edificio precisa de encanamentos d'agua de beber, e de esgotos que já foram começados.

Rio Novo.— Para se adaptar a antiga estação da União e Industria a estação da Estrada de Ferro, foi necessario:

1.° Levantar os arcos de tijolos e a cobertura sobre o corredor central para permittir a passagem das locomotivas e dar mais luz aos armazens;

2.° Construir uma platafórma para passageiros na frente do edificio; esta platafórma é toda de madeira, com cobertura de telhas, e tem 44m,60 de comprimento por 3 metros de largura;

3.° Concertar e preparar alguns dos compartimentos interiores para residencia do agente.

Esses serviços ficaram concluidos durante o anno e importaram na quantia de 8:640$703.

Nivelou-se tambem o pateo da estação, construiram-se duas vallas de pedra para desviar as aguas, e fechou-se o recinto com cercas de trilhos.

Chapeu d'Uvas. — Construio-se uma pequena casa para moradia do agente por não haver commodo algum para este no edificio da estação.

João Gomes. — No dia 24 de Julho foi, pelo serviço da construcção do prolongamento, entregue ao trafego o novo edificio e em seguida desmanchou-se a barraca de madeira que servia provisoriamente de estação, deixando-se apenas um compartimento para dormitorio dos guardas e trabalhadores.

Com dormentes imprestaveis para a linha, preparou-se uma platafórma para deposito de carvão.

Santa-Fé. — Concertou-se e pintou-se o edificio da estação.

Chiador. — Collocou-se no armazem uma divisão de taboas para o serviço do telegrapho, que estava no sobrado, e construio-se uma coberta sobre a platafórma de passageiros.

Sapucaia. — Pintou-se o edificio, cercou-se o jardim e construio-se em frente á Estação uma platafórma para passageiros por causa do cruzamento de trens alli.

Ouro-Fino. — Pintou-se a estação e cercou-se o jardim.

Porto Novo. — Concluio-se a reparação dos dous pavilhões do lado direito, tendo sido necessario substituir muitas peças de madeira que estavam podres, reformar cimalhas, etc.

Reparou-se o telhado do armazem. Uma parte deste na extensão de 26m,00 foi arrendada a negociantes do lugar, pela quantia de 1:800$000 por anno, obrigando-se os arrendatarios a separar essa parte do resto do armazem e a mantel-a em bom estado de conservação.

Cimentou-se a parte coberta da plataforma e calçou-se de pedra a descoberta.

Pintaram-se os dous pavilhões do lado direito, e o do lado esquerdo em que funccionava a agencia.

O 2.° pavilhão do lado esquerdo foi inteiramente reparado e pintado pelo respectivo arrendatario que alli estabeleceu um hotel, e construio um annexo para cosinha do mesmo.

Vargem Alegre. — O edificio foi todo pintado de novo, e reparado o encanamento d'agua.

Pinheiros. — Foram reparadas as paredes do pavimento superior e do armazem, e pintados os dous edificios, bem como reparado o encanamento d'agua.

Volta Redonda. — Foram reparadas as paredes da estação e do armazem, assim como o soalho deste, e foram tambem pintados ambos os edificios.

O annexo que serve de cosinha, e tinha o madeiramento todo podre, foi reconstruido e augmentado um pouco, para ficar livre um compartimento da estação destinado para sala de espera.

Barra Mansa. — Foram reparadas as paredes e telhado do edificio central, pavilhões e armazens, e bem assim o soalho destes e da plataforma de viajantes.

Assentou-se um gradil de madeira no saguão para separar do publico o escriptorio da agencia, e reservou-se para os passageiros uma sala de espera e um gabinete.

Ajardinaram-se os dous pateos da estação, e fizeram-se dous pequenos repuxos por conta da Camara Municipal da Cidade, que tambem forneceu a agua necessaria tanto para esse fim como para alimentação das machinas e uso da estação,

Collocaram-se closets e mictorios em um dos dous pavilhões das extremidades da plataforma.

Foram pintados todos os edificios.

Arrendou-se por 25$000 mensaes um compartimento do edificio principal para nelle se estabelecer um botequim destinado aos passageiros.

Pombal.— Concluio-se a plataforma de passageiros e coberta sobre a mesma.

A plataforma é de paredes de alvenaria e tem 50^{m},00 de comprimento por 4^{m},00 de largura, e a coberta tem 30^{m},00 de comprimento.

Collocaram-se seis batentes de madeira nas janellas em que só havia vidraças.

Divisa.— Collocaram-se na extremidade do armazem dous compartimentos para dormitorio do pessoal da estação, e fez-se uma divisão na sala de espera.

Collocaram-se batentes de taboas nas janellas que só se fechavam com vidraças, e pintou-se todo o edificio.

Rezende.— Foram pintados o edificio da estação e os armazens.

Campo Bello.— Construio-se sobre a plataforma de passageiros uma coberta de 23^{m},50 de comprimento por 4^{m},00 de largura e pintou-se todo o edificio da estação.

Comprou-se por 2:500$000 uma casa proxima á estação para residencia do agente, que occupava antes uma casa particular, pela qual pagava a Estrada 360$000 de aluguel annual.

Itatiaia.— Construio-se uma plataforma com paredes de pedra para passageiros, tendo 50^{m},00 de comprimento inclusive as rampas.

Reparou-se interiormente o edificio, que foi tambem pintado, e preparou-se um compartimento para sala de espera.

Bôa-Vista.— Cimentou-se o soalho do armazem, e foram pintados o edificio deste e o da agencia.

Queluz.— Fizeram-se diversas reparações no interior do edificio e fecharam-se com taboas os arcos sobre as janellas.

Pintou-se todo o edificio.

Em uma das extremidades do armazem prepararam-se com divisões de taboas dous compartimentos para o deposito e escriptorio da Via permanente, cessando o aluguel de uma casa particular que a Estrada pagava para esse fim.

Lavrinhas.— Collocaram-se grades de ferro em 10 janellas que só tinham vidraças, e fecharam-se com taboas, como em Queluz, os arcos das janellas da agencia.

Foi reparada a area do armazem, e pintado todo o edificio.

Cachoeira.— A nova estação foi entregue ao trafego no dia 7 de Julho.

Assentou-se o girador na bacia de pedra, que tinha sido preparada pelo serviço da construcção.

Construio-se para embarcadouro de porcos uma dupla rampa que serve ao mesmo tempo ás duas linhas das Estradas de Ferro D. Pedro II e de S. Paulo e Rio de Janeiro. Collocaram-se encanamentos d'agua e esgotos nos dous pavilhões das extremidades do edificio.

A pessôa que arrendara para hotel o pavilhão central com a clausula de construir um edificio annexo para copa e cosinha, não cumprio o contracto, e ainda depois de ter requerido dispensa, que lhe foi concedida, da clausula acima, não estabeleceu o hotel.

A barraca de madeira que servia provisoriamente de estação, e o girador, collocados na margem esquerda do rio, foram desmanchados, aproveitando-se os materiaes para outras obras da estrada.

Casas de Turmas.

Repararam-se as que estavam em máo estado; concluiram-se algumas que estavam começadas, e construio-se uma nova no kilometro 310 da linha central.

Algumas das turmas incumbidas da conservação ordinaria e vigilancia da linha, que precisam estar aquarteladas á beira da estrada, não tem casas. Póde-se para esse fim fazer construcções ligeiras e muito economicas, formando o esqueleto e vigamento de trilhos velhos, e construindo-se as paredes de estuque.

Encanamentos e caixas d'agua.

Para se abastecer a caixa da estação da Côrte, que desde muito tempo não recebia agua, fez-se por intermedio da Inspectoria das Obras Publicas, pagando a Estrada as despezas de pessoal e fornecendo o encanamento que é de ferro galvanisado de $0^m,063$ de diametro interno, uma derivação do cano geral da rua de S. Pedro da cidade nova.

Para abastecer a caixa de S. Diogo assentou-se tambem nas mesmas condições acima um encanamento directo do reservatorio do Barro Vermelho para aquella caixa.

Melhorou-se a tomada d'agua em Maxambomba, prolongando-se o encanamento na sua origem com tubos de ferro galvanisados de $0^m,063$ de diametro interno na extensão de 88 metros.

Na estação do Desengano assentou-se uma caixa de ferro de $13^{m^3},824$ sobre columnas de ferro, apoiadas em sóccos de cantaria, e collocou-se para a mesma um encanamento de ferro fundido de $0^m,075$ de diametro e 236 metros de extensão.

Na estação do Commercio assentou-se um siphão e uma columna em frente á caixa d'agua, para alimentar as machinas sobre a linha principal.

Em Entre Rios foi substituido por tubos de ferro galvanisados de 0m,063 de diametro interno o encanamento de chumbo, que por ser muito estreito e estar estragado em varios pontos já não abastecia sufficientemente a caixa da estação, donde resultava embaraço ao trafego por não haver perto outra caixa para alimentar as machinas. O novo encanamento tem 1.768m,00 de comprimento e atravessa os lugares mais baixos sobre trilhos velhos collocados ora sobre pilares de tijolos, ora sobre postes tambem de trilhos velhos. A differença de nivel entre as duas extremidades do encanamento é de 11m,90, e o seu ponto mais baixo fica 17m,40 inferior a origem.

Augmentou-se tambem muito a capacidade da caixa inicial.

Foi prolongado na origem com manilhas de barro de 0m,15 de diametro, na extensão de 465m,00, o encanamento para a caixa d'agua do Espirito Santo.

Assentou-se encanamento de ferro galvanisado de 0m,063 de diametro e de 179m,256 de comprimento para a caixa de Mathias Barbosa, que antes era alimentada por uma bomba tocada á mão.

No Rio Novo construio-se sobre o talude do córte á entrada da estação uma caixa de alvenaria para alimentação das machinas.

No lugar denominado Taboões, kilometro 210 da linha central, construio-se uma caixa de ferro de 13m³,824 de capacidade sobre paredes de alvenaria, e collocou-se encanamento de ferro galvanisado de 0m,063 de diametro interno, e 320 metros de comprimento.

Na Barra Mansa construio-se uma caixa de ferro com a capacidade de 13m³,824 sobre columnas de ferro apoiadas em sóccos de cantaria. O encanamento especial da caixa é de chumbo, já servido, tem 0m,04 de diametro interno e 170m,00 de comprimento, e foi derivado do encanamento geral da cidade, com permissão da Camara Municipal.

Para que nunca falte agua á caixa, a Estrada melhorou o encanamento principal. que era de telhas e sujeito a frequentes interrupções, collocando alli manilhas de barro de 0m,23 de diametro interno em uma extensão de 1.320 metros.

Na estação da Boa-Vista construio-se uma caixa de ferro de 13^{m^3},824 de capacidade sobre columnas tambem de ferro, apoiadas em sóccos de cantaria. O encanamento é de ferro fundido de 0^m,075 de diametro interno e 410^m,00 de comprimento. A agua foi concedida pelo commendador Antonio José Dias Carneiro, fazendeiro do lugar, em troca de uma pequena derivação que a Estrada fez para dous predios do mesmo fazendeiro perto da estação.

Na Cachoeira, o proprietario do terreno em que foi pelo serviço da construcção collocada a caixa inicial, contestou á Estrada o uso da agua, e por vezes entupio a caixa, exigindo 5:000$000 de indemnisação. A final contentou-se com a quantia de 500$000, pela qual passou escriptura de cessão da agua, venda de cerca de 410^{m^2} do terreno em que está situada a caixa inicial e concessão do caminho ao longo do encanamento, tendo sido a escriptura passada em 26 de Novembro de 1877 pelo Tabellião João Henrique de Azevedo Almeida Junior, na cidade de Lorena.

Repararam-se alguns dos antigos encanamentos existentes na estrada, assim como as valvulas e mangueiras em diversas caixas d'agua.

Despeza.

A que se fez durante o anno com a secção da Via-permanente por conta do custeio importou em 2.331:117$974, sendo :

Com a vigilancia e policia da linha.....	91:466$333
Com a conservação ordinaria	1.722:952$734
Em grandes reparações e conservação extraordinaria	449:109$648
Em administração.....	67:589$259
	2.331:117$974

As medias, por kilometro da estrada em trafego, das despezas feitas durante o anno com a policia e vigilancia da linha, conservação ordinaria

da via-permanente e edificios, e com a conservação extraordinaria e grandes reparações, em cada uma das Secções e Ramaes da Estrada, foram as que constam do seguinte quadro nos annos de 1877 e 1876:

SECÇÕES.	Vigilancia e policia da linha.		Conservação ordinaria.		Conservação extraordinaria e grandes reparações.		TOTAES.	
	1877.	1876.	1877.	1876.	1877.	1876.	1877.	1876.
1.ª Secção	4[illegible]852[illegible]	183$612	1:[illegible]	3:8[illegible]836	511$541	138$141	5:631$507	1:508$889
2.ª »	271$[illegible]87	[illegible]278$75[illegible]	4:19[illegible]$[illegible]61	3:867$0[illegible]6	519$657	483$157	1:985$126	1:677$788
3.ª »	[illegible]1811[illegible]	78$183	4:[illegible]638$160	2:[illegible]328$[illegible]1	31[illegible]$490	131$976	1:[illegible]028$073	2:842$[illegible]0
4.ª »	213$327	2[illegible]051$23	2:770$[illegible]53	1:31[illegible]8$7[illegible]	1:5[illegible]$2[illegible]0	987$253	4:553$080	2:578$252
5.ª »	67$777	....	1:6[illegible]3$131	.....	527$297	.....	2:1[illegible]7$710	.....
Ramal de Macacos .	.....	321$[illegible]21	8[illegible]$[illegible]	[illegible]$[illegible]	.....	66$290	8[illegible]$169	1:317$220
» » S. Paulo..	118$752	290$811	1:841$018	1:20[illegible]$[illegible]87	512$881	787$432	2:4[illegible]5$640	2:378$[illegible]69
» do Porto Novo	82$[illegible]23	87$[illegible]	3:418$852	1:3[illegible]731	587$2[illegible]2	554$224	1:088$377	2:032$354

A despeza por conta do custeio excedeu em 733:283$425 a de 1876 pelas razões seguintes:

1.° A extensão media, cujas despezas de conservação foram levadas á conta do custeio, foi em 1876 de 481^{k},611, e em 1877 de 523^{k},039, tendo sido em 1.° de Fevereiro do anno passado entregue ao trafego a secção do Rio Novo a João Gomes.

2.° Em Setembro de 1876 a maior parte da linha, como opportunamente foi levado ao conhecimento do Governo, achava-se em más condições, que se aggravaram com as chuvas torrenciaes do fim daquelle anno e principio de 1877, tendo sido necessario augmentar o pessoal encarregado da sua conservação e reparos para pol-a em estado de offerecer transito seguro aos trens.

3.° Em 1876 empregaram-se apenas 34.647 dormentes e 18.211 trilhos de ferro novos, ao passo que em 1877 empregaram-se 110.838 dormentes e 4.947 trilhos de ferro novos, e 20.144 ditos de aço ou um total de 25.091 trilhos novos, isto é, mais 76.191 dormentes e 6.880 trilhos, além de muitos outros materiaes da via permanente e grande quantidade de ferramentas, representando só esse excesso de material um valor de mais de 300:000$000.

4.° Quasi todas as estações foram reparadas e pintadas inteiramente, e algumas receberam melhoramentos indispensaveis ao serviço do trafego.

5.° Em muitas pontes e pontelhões substituiram-se os dormentes longitudinaes de madeira, e repararam-se e pintaram-se as ferragens.

6.° Reconstruiram-se varios boeiros e repararam-se outros.

7.° Fizeram-se muitos empedramentos nos taludes dos cortes, reconstruiram-se paredões e construiram-se outros, assim como grandes extensões de vallas de pedra, restabeleceram-se aterros que tinham aluido, ramparam-se os taludes de muitos cortes ; finalmente excutaram-se outros muitos importantes trabalhos como esses, que melhoraram consideravelmente a linha.

Basta attender á quantidade de obras que ficaram descriptas neste capitulo para se ter a explicação do excesso de despeza com a Via permanente e edificios em 1877 relativamente a 1876.

Convém, entretanto, notar que o que augmentou foi a despeza com a conservação ordinaria e grandes reparações, mas diminuio em todas as secções e mormente no Ramal de S. Paulo, como se vê do resumo comparativo acima, a despeza com a policia e vigilancia da linha, porque reduzio-se consideravelmente o grande numero que havia de guardas e rondantes, parte dos quaes pouco ou nenhum serviço prestava á Estrada.

No corrente anno de 1878 a despeza decrescerá, e a media por kilometro será muito inferior á de 1876, apezar de continuar ainda a substituição, em grande escala, de dormentes e trilhos. E' que estando já muito melhorado o estado da via permanente, tem-se feito grandes reducções no pessoal da conservação, e estão quasi concluidas as reparações mais importantes das estações e obras d'arte.

VII.

Almoxarifado.

Do systema de abrir concurrencia para acquisição de materiaes e objectos de consumo, que se encontram no mercado, tem continuado a Estra-

da a colher vantagens não pequenas, obtendo quasi sempre nos generos comprados por essa fórma reducções notaveis dos preços em relação aos que paga quando não pode recorrer a esse meio.

Da comparação dos preços obtidos pelos dous systemas de compra reconhece-se que foi importante a differença alcançada no decurso do anno, notando-se que a média adquirida nos impressos e livros, com muito pequena differença na qualidade do papel empregado, é de 50 °/₀.

As propostas são abertas e lidas em presença dos concurrentes, e, depois de comparados os preços e qualidades dos objectos offerecidos, são enviados os pedidos aos proponentes cujas propostas foram aceitas.

A recepção dos artigos é feita no Almoxarifado, onde são escrupulosamente examinados e verificados quanto á qualidade e quantidade, sendo rejeitados os que não se acham nos termos das propostas preferidas.

Quando o preço do genero não tem variado no mercado volta-se para os fornecimentos seguintes á casa que já uma vez alcançou preferencia em concurso, e servio bem ; mas na maioria dos casos, se se pode esperar pelo resultado da concurrencia, submette-se o genero a novo concurso.

VIII.

Pessoal.

Nos ultimos mezes de 1876 e no principio de 1877 foi necessario augmentar consideravelmente o pessoal de operarios da Via permanente para se melhorar o estado da linha, substituir grande quantidade de trilhos e dormentes arruinados, e reparar os estragos causados ás obras d'arte e de terra pelas chuvas torrenciaes daquella época.

Apenas, porém, foram ficando promptas as obras mais essenciaes e a linha começou a offerecer inteira segurança á circulação dos trens, foi-se

gradualmente reduzindo o pessoal extraordinario, de sorte que o que hoje existe, reunido ao ordinario, não excede ao que havia em meiado de 1876.

Ao passo, entretanto, que se elevou o pessoal de operarios, diminuio-se, como já ficou dito, o de guardas de passagens de nivel, de tunneis, pontes, caixas d'agua, etc., o qual ficou reduzido a menos de metade do que era, sem que com isso soffresse o serviço de vigilancia da linha, que é actualmente feito com melhor resultado pelas turmas de conservação e pelos guardas que ficaram.

O numero de guardas, que era de 179 em 31 de Agosto de 1876, baixou a 93 em 31 de Outubro de 1877, e é actualmente apenas de 84, não obstante ter augmentado a extensão da linha em trafego.

O pessoal do trafego tambem soffreu modificações.

Na estação de Entre-Rios, que é de 1.ª classe, e nas estações de Rio-Novo, Cascadura e Engenho-Novo, que são de 2.ª classe, não se preencheu por ser dispensavel, o lugar de fiel, a que, entretanto, tinham essas estações direito pelo Regulamento de 28 de Junho de 1876.

Não se preencheu, tão pouco, o lugar de conferente na estação de Campo Bello, que é de 3.ª classe.

Em algumas estações, como Barra, Entre-Rios, Juiz de Fóra, Desengano, Rezende, etc., reduzio-se o pessoal de trabalhadores, que era excessivo, e n'outras de 3.ª classe supprimiram-se os guardas de armazem.

No Ramal de Macacos supprimiram-se 2 guardas, 1 chefe de trem e um encarregado da Bifurcação.

Por outro lado, foi necessario elevar o numero de conductores e auxiliares de trens, e guarda-freios, não só porque cresceu durante o anno o numero de trens, mas tambem para evitar, o que frequentes vezes acontecia, andarem alguns trens de cargas sem conductor e para se fazer mais efficazmente a fiscalisação dos bilhetes de passagens nos trens dos suburbios.

Na estação da Côrte supprimiram-se os carregadores de trens, passando os conferentes a fazer o serviço destes afim de se não dividir por muitos a responsabilidade pelas faltas na expedição das mercadorias.

Na contadoria e escriptorio do trafego foi indispensavel admittir alguns auxiliares, se bem que em pequeno numero, para se fazer com algum proveito o trabalho de verificação da receita e despeza do trafego, colligir

todos os dados estatisticos sobre o movimento da estrada, obter os coefficientes de utilisação dos trens, etc.

Na Locomoção reduzio-se o numero de foguistas e graxeiros dos trens, mas elevou-se o de operarios nas officinas não só para se poder reparar promptamente o grande numero de machinas e carros que estavam em máo estado, mas ainda para se armar todo o material novo que em não pequena quantidade recebeu a Estrada da Europa e dos Estados Unidos.

O pessoal da Estada é geralmente mal remunerado : grande parte tem a seu cargo pesado serviço, que não lhe deixa tempo algum para descanso, e entretanto poucos percebem com que possam manter a familia ao abrigo de privações.

E quando a velhice, ou a invalidez, quasi sempre adquirida no proprio serviço da Estrada, vem tolher ao pobre empregado de trabalhar, só lhe resta o mais das vezes a caridade para arrimo. A Estrada não o abriga da miseria, se durante a vida não conseguio pôr de lado uma parte do minguado salario.

O remedio ao mal é a fundação de uma caixa de beneficencia e de um monte-pio para os servidores da Estrada. Trata-se de crear tanto uma como outro ; mas para esse fim não bastam as joias e contribuições dos empregados e operarios : é necessario que a propria Estrada concorra com uma parte correspondente ao que hoje despende em soccorros aos que são victimas de accidentes e não dispõem de recursos pecuniarios, e com as importancias das multas impostas ao seu proprio pessoal.

A quota será relativamente insignificante para a Estrada, mas o beneficio que resultará da instituição será immenso. Poder-se-hão estabelecer em alguns pontos da estrada enfermarias onde sejam recolhidos aquelles de seus empregados e operarios que não tiverem onde se tratar ou que forem victimas de acidentes na linha, e que hoje não encontram ás vezes onde se abriguem; e por outro lado o invalido, a viuva ou o orphão desvalido encontrarão amparo no monte-pio.

Uma garantia, entretanto, tem o pessoal da Estrada, e a Administração esforça-se por mantel-a: é a do direito que cada empregado adquire só pelo seu merecimento ao lugar que vaga na classe superior á sua.

Em um serviço tão complexo como este, onde se exigem aptidões tão variadas, que todos os dias cresce de importancia, nem sempre é possivel obter quem satisfaça a todos os requisitos indispensaveis, sobre tudo para os lugares que requerem conhecimentos technicos, e por isso conservam-se não poucos desses lugares vagos e preenchidos provisoriamente por empregados de categoria inferior ou por praticantes.

Do rigor, porem, usado na admissão dos candidatos aos cargos inferiores já tem resultado a acquisição de empregados que vão facilmente se adestrando no serviço e promettem tornar-se em breve excellentes servidores.

Conclusão.

Com o melhoramento que nestes ultimos tempos tem recebido a Estrada tanto em sua superstructura, e nas suas obras d'arte e de terra, como no seu material rodante e na organisação de seus differentes serviços, deve a despeza de custeio ir gradualmente diminuindo até chegar ao minimo proprio das vias ferreas em boas condições e compativel com as exigencias do trafego.

Por outro lado, deve a receita da Estrada ir d'ora em diante crescendo:

1.° Porque nas regiões por ella favorecidas com a reducção nos gastos de transporte vae todos os dias melhorando a cultura e augmentando a producção.

2.° Porque os ramaes em construcção por emprezas particulares e a linha de S. Paulo e Rio de Janeiro hão de trazer para o tronco commum maior somma de productos.

3.° Porque no seu proprio prolongamento para o interior de Minas e no ramal de Sapopemba a Estrada de Ferro D. Pedro II ha de abranger zonas, que lhe engrossarão a massa de transportes.

4.° Porque dentro de 18 mezes deve expirar o contracto com a Com-

panhia União e Industria, e os 300:000$000 annuaes que esta percebe actualmente passarão depois a fazer parte da renda da Estrada.

5.° Finalmente, porque a applicação da tarifa projectada deve tambem concorrer efficazmente para augmentar a renda da Estrada, attrahindo para esta muitos productos que hoje estão desviados em outras direcções.

Pesando-se bem todas estas considerações, póde-se presumir, sem receio de ir além da realidade, que a receita liquida da Estrada deve attingir muito breve a cerca de 6.000:000$000, isto é, a mais ou menos 7 °/₀ do capital que então terá ella custado.

As obras mais importantes que actualmente são indispensaveis, e devem ser realisadas por conta do capital até o fim do anno proximo, são, não incluindo a continuação da transformação da linha em trilhos de aço, que é despeza do custeio:

Conclusão da Estação Maritima,

Augmento das officinas do Engenho de Dentro,

Augmento do material para o transporte de mercadorias.

São necessidades palpitantes para a Estrada, e que se não póde deixar de satisfazer quanto antes, sob pena de ficarem prejudicados seus interesses e os daquelles que della dependem. A despeza, sommada á que exigirá a conclusão tanto das obras do prolongamento já começadas, como das do ramal de Sapopemba, não elevará o custo da estrada a 90.000:000$000.

E o Estado possuirá então uma propriedade de subido valor a todos os respeitos, e á qual o paiz deve ser muito grato.

Não será sómente como aperfeiçoado e economico meio de transporte que a Estrada de Ferro D. Pedro II terá prestado serviços. Se considerada por esse lado ella tem sido, póde-se dizer, um poderoso motor de prosperidade para não pequena extensão do paiz, a sua missão não tem sido menos benefica encarada sob outros pontos de vista.

E' primeiro que tudo uma grande obra nacional, construida com dinheiro nosso e na sua maior parte projectada e executada por engenheiros brasileiros. O amor proprio nacional alimenta-se na contemplação desse monumento que nos pertence e deve passar intacto a nossos vindouros.

Tem sido tambem a proveitosa escola pratica de nossos melhores en-

genheiros, que quanto á construcção de estradas de ferro nada tem que ir aprender na velha Europa.

As suas officinas de reparação de machinas e carros tem levado a rapidez, economia e perfeição de trabalho ao gráo mais elevado que é possivel obter com os recursos de que dispõe, rivalisando com officinas da Europa nas mesmas condições, e constituindo desse modo uma boa escola pratica de artes mechanicas não menos util do que a de engenharia.

Alli já se construem carros pelo mesmo preço por que nos ficam aqui os que nos vem de fóra e melhores do que estes, e muito breve se construirão tambem locomotivas.

E' ainda, como empreza nacional, um consumidor de productos do paiz, pois só recorre aos mercados estrangeiros para aquillo que não póde obter entre nós ou que aqui não encontra senão em condições muito desvantajosas.

Finalmente, os 680 kilometros da Estrada de Ferro D. Pedro II quando concluidos até o Carandahy, com seu enorme material rodante, suas grandes officinas, sua estação maritima, seus grandes e elegantes edificios, e suas imponentes obras d'arte, terão custado menos de 90.000:000$000 e darão ao Estado uma renda liquida de 6.000:000$000.

Rio de Janeiro, 30 de Abril de 1878.

O Director,

Francisco Pereira Passos.

Acompanham os seguintes annexos:

A 1 — Relação dos contractos celebrados durante o anno de 1877.
A 2 — Relação do pessoal da Administração Central em 31 de Dezembro de 1877.
A 3 — Acôrdo entre a Estrada de Ferro D. Pedro II e a Companhia da Estrada de Ferró S. Paulo e Rio de Janeiro.
A 4 — Ajuste entre a Estrada de Ferro D. Pedro II e a Companhia da Estrada de Ferro de Rezende a Arêas.
A 5 — Balanço em 31 de Dezembro de 1877.
A 6 — Demonstração da Conta de Lucros e Perdas.
A 7 — Balanço da Receita e Despeza do Trafego no anno de 1877.
A 8 — Synopse da Receita e Despeza effectiva no anno de 1877.
A 9 — Capital empregado em 31 de Dezembro de 1877.
A 10 — Quadro demostrando desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de Dezembro de 1877, a renda bruta, liquida e custeio e a relação entre este e a renda bruta, e a extensão da linha entregue ao trafego.
A 11 — Quadro demonstrando desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de Dezembro de 1877, as datas em que se abriram as diversas Estações, a extensão de linha entregue ao trafego, o custo por secção e por kilometro, não incluindo a importancia das Estações.
A 12 — Demonstração da despeza effectiva da Estrada de Ferro D. Pedro II por conta do credito ordinario desde o exercicio de 1866—1867 até o de 1876—1877, e dos creditos votados pela Assemblea Geral Legislativa para a mesma despeza.
A 13 — Comparação da Receita e Despeza effectiva nos exercicios financeiros de 1866—67 a 1876—77, e indicação da Receita e Despeza media por kilometro em trafego nos mesmos exercicios.

B 1 — Mappa da distribuição do pessoal da secção do Trafego e do Telegrapho.
B 2 — Demonstração das receitas, por estações, no anno de 1877.
B 3 — Demonstração mensal das receitas no anno de 1877, com exclusão da renda pertencente ás Estradas estranhas.
B 4 — Demonstração da carga e importancia dos fretes com que concorreu a Companhia União e Industria no anno de 1877.
B 5 — Trafego mutuo com a Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro no anno de 1877.
B 6 — Movimento do trafego, por secções e ramaes, durante o anno de 1877, com exclusão da renda pertencente ás Estradas estranhas.
B 7 — Movimento e producto de viajantes por secções, nos trens de passageiros e mixtos, exclusive os dos suburbios, durante o anno de 1877.

B 8 — Movimento e producto de viajantes entre as estações de Suburbios no anno de 1877.

B 9 — Movimento e producto de viajantes das estações de Suburbios nos annos de 1876 e 1877.

B 10 — Estatistica de mercadorias expedidas no anno de 1877.

B 11 — Estatistica de encommendas, bagagens, animaes e carros expedidos de diversas estações no anno de 1877.

B 12 — Classificação das estações pelo movimento de mercadorias no anno de 1877.

B 13 — Classificação das estações pelo movimento de passageiros no anno de 1877.

B 14 — Despezas do Trafego no anno de 1877.

B 15 — Movimento e receita de passageiros nos trens de Suburbios nos annos de 1861 a 1877.

B 16 — Movimento de bagagens, mercadorias, animaes e carros desde 1859 até 31 de Dezembro de 1877.

B 17 — Demonstração do movimento e receita do Ramal de Macacos nos annos de 1861 a 1877.

B 18 — Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada até 31 de Dezembro de 1877.

B 19 — Transportes effectuados por conta do Governo, construcção do prolongamento e diversas concessões no anno de 1877.

C 1 — Telegrammas particulares transmittidos durante o anno de 1877.

C 2 — Telegrammas transmittidos em serviço dos Governos Geral e Provincial durante o anno de 1877.

C 3 — Telegrammas em serviço da Estrada transmittidos durante o anno de 1877.

C 4 — Despeza com o pessoal e conservação da linha telegraphica no anno de 1877.

D 1 — Quadro do pessoal da Locomoção, em 31 de Dezembro de 1877.

D 2 — Consumo de combustivel e lubrificantes por serviços e secções e por locomotiva-kilometro no anno de 1877.

D 3 — Despeza feita pela Locomoção no anno de 1877.

D 4 — Desenvolvimento das despezas com as reparações do material rodante no anno de 1877.

D 5 — Desenvolvimento da despeza feita com o serviço de tracção.

D 6 — Percurso dos vehiculos no anno de 1877.

E 1 — Quadro do pessoal da Via permanente em 31 de Dezembro de 1877.

E 2 — Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções com a conservação ordinaria da Via permanente e edificios em 1877.

E 3 — Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções com a conservação extraordinaria e grandes reparações da Via permanente e edificios em 1877.

E 4 — Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções, com a construcção de obras novas da Via permanente e edificios em 1877.

E 5 — Resumo das despezas feitas em cada mez com a Administração da Via permanente e com trabalhos para outras repartições em 1877.

E 6 — Emprego de trilhos, accessorios e dormentes no anno de 1877.

A 1.

E. de F. D. Pedro II. — Relação dos contractos celebrados durante o anno de 1877.

Janeiro 13

Termo de rescisão do contracto de 24 de Fevereiro de 1874, celebrado com Joaquim Antonio de Oliveira, para o estabelecimento d'um botequim na Estação da Côrte.

Janeiro 25

Ajuste entre a Directoria desta Estrada e a Companhia da Estrada de Ferro de Resende a Arêas, para o uso do desvio construido por esta Estrada em Resende para o serviço daquella Companhia.

Janeiro 25

Escriptura de venda a esta Estrada do edificio, terrenos e mais dependencias que servia de Estação da Companhia União e Industria em Juiz de Fóra.

Fevereiro 7

Contracto de Manoel Pereira Mendes, para o arrendamento do salão que serve de botequim na Estação de Entre Rios e do compartimento annexo ao dito salão destinado para cosinha.

Fevereiro 16

Contracto do Commendador João Paulino de Azevedo Castro, para o transporte

de lenha, ao desvio da fabrica — Progresso Industrial, — que o mesmo Senhor depositar ao longo da Estrada entre o kilometro 69 e a Estação de Palmeiras.

FEVEREIRO 20

Contracto de Francisco Tavares Bastos, para o fornecimento de 40.000 dormentes de madeira de lei. (Modificado em 24 de Agosto).

FEVEREIRO 28

Contracto de Gregorio Hanriot, para o fornecimento, concerto e conservação em regular andamento dos relogios desta Estrada.

MARÇO 14

Carta de arrematação dos predios n. 48 da rua do General Caldwel e 284 da rua do Principe dos Cajueiros.

MARÇO 26

Ajuste entre a Directoria desta Estrada e os Srs. Teixeira & Guedes, para o arrendamento do desvio na Estação do Commercio.

MARÇO 27

Ajuste entre a Directoria desta Estrada e a Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina, para a continuação do gozo do escriptorio para Agencia de despachos das cargas da mesma Companhía, em um dos armazens da Estação da Côrte.

MARÇO 31

Ajuste entre a Directoria desta Estrada e o Sr. Francisco Peixoto Freire, para a collocação de uma meza na plataforma da Estação de Sapucaia, afim de vender alimentos frios aos viajantes.

ABRIL 4

Contracto de Philippe Souquet, para a construcção de um edificio de madeira para botequim e escriptorio de bagagem na plataforma da Estação da Côrte.

ABRIL 4

Contracto de Nuno Henrique Corrêa da Silva, para o carregamento á beira da linha dos materiaes da sua fabrica situada entre as Estações de Santa Fé e Chiador.

Abril 9

Contracto de Amand Francisco Durandet, para o fornecimento de madeiras apparelhadas, completas e inteiramente acabadas, para armação de 100 caixões de carros de carga. (Modificado em 15 de Junho de 1877).

Abril 21

Contracto entre esta Estrada e a Companhia União e Industria, para o arrendamento do local, na Estação do Rio Novo, onde a dita Companhia tem de fazer as obras para o estabelecimento de um hotel.

Maio 26

Accôrdo entre a Directoria desta Estrada e a Companhia da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro, para o estabelecimento do trafego reciproco.

Junho 20.

Contracto de B. Martins dos Santos, para o estabelecimento de um botequim nos trens de passageiros desta Estrada. (Modificado em 21 de Novembro de 1877).

Julho 4.

Contracto de Joaquim Antonio de Oliveira, para o arrendamento do Buffet na plata-fórma de embarque da Estação da Côrte, destinado para botequim para uso especial dos viajantes desta Estrada. (Modificado em 15 de Setembro de 1877.

Julho 5.

Contracto de João Ferreira dos Santos, para o serviço de descarga e transporte de material e combustivel consignados a esta Estrada.

Julho 23.

Escriptura de venda de uma casa e terreno proprio que faz Antonio de Souza Soares ao Estado, na Freguezia de S. José de Campo Bello, Provincia do Rio de Janeiro.

Agosto 16.

Ajuste de Antonio Germano Baptista Gonsalves, para o arrendamento do desvio na Estação da Divisa.

Agosto 20.

Contracto de Antonio Tavares Guerra. para o fornecimento de 200.000 tijolos.

Acosto 30.

Contracto do Dr. Antonio da Rocha Fernandes Leão, para o fornecimento de 80.000 dormentes de madeira de lei.

Agosto 31.

Contracto de Nuno Henrique Corrêa da Silva, para o fornecimento de 10.000 dormentes de madeira de lei.

Agosto 31.

Contracto de Marcondes & Lessa, para o fornecimento de 10.000 dormentes de madeira de lei.

Setembro 4.

Contracto de Miguel Leite Coelho, para o fornecimento de 30.000 dormentes.

Setembro 6.

Contracto de Carlos Passos & Comp., para o arrendamento de uma parte do armazem da Estação de Porto Novo do Cunha.

Setembro 6.

Contracto do Dr. Francisco de Assis Pereira de Andrade, para o fornecimento de 25.000 dormentes de madeira de lei.

Setembro 12.

Contracto de Etienne Bernachot, para o fornecimento de madeiras apparelhadas, completas e inteiramente acabadas, para armação de 50 caixões de carros de cargas.

Setembro 13.

Ajuste de Procopio Lourenço Xavier de Castro, para o arrendamento de um quarto na Estação da Barra Mansa, para o estabelecimento de um botequim.

Setembro 13.

Contracto de Dantas & Comp., para o fornecimento de madeiras apparelhadas, completas e inteiramente acabadas para armação de 50 caixões de carros de carga.

SETEMBRO 13.

Contracto de Röhe Irmãos, para o fornecimento de madeiras apparelhadas, completas e inteiramente acabadas para armação de 50 caixões de carros de carga.

OUTUBRO 18.

Accôrdo entre esta Directoria e a da Companhia da Estrada de Ferro -Commercio e Rio das Flôres para o assentamento de seus trilhos e construcção de uma Estação para uso da mesma Companhia em terreno da Estrada de Ferro D. Pedro II.

OUTUBRO 26.

Ajuste entre a Directoria desta Estrada e a Companhia da Estrada de Ferro de Resende a Arêas, para o trafego mutuo das duas emprezas.

NOVEMBRO 5.

Contracto de Joaquim Arsenio Cintra da Silva, para o transporte de gado por esta Estrada, desde a Estação da Boa-Vista ou outra que para o futuro fôr preferida, até a Côrte ou até Santa-Cruz.

NOVEMBRO 21.

Ajuste de João José Varella, para o goso de duas pennas d'agua derivadas do encanamento da Estação da Barra, para uso interno das suas casas sitas na mesma localidade.

NOVEMBRO 24.

Escriptura de venda dos predios ns. 3, 5, 7, 9, 11, 13 e 15 da travessa da Gambôa, e do dominio directo e util do terreno onde estão edificados os mesmos predios do Dr. Nicolau Joaquim Moreira e sua mulher, e do Dr. José da Cunha Pinheiro e sua mulher.

NOVEMBRO 26.

Escriptura de desapropriação de uma agua, no lugar denominado Rio-Morto, na Freguezia de Santo Antonio da Cachoeira, pertencente a João Baptista de Azevedo e sua mulher.

NOVEMBRO 28.

Contracto entre esta Estrada e o Sr. Edward James Linch, para a preparação do leito para o ramal e estação maritima da Gambôa.

DEZEMBRO 3.

Escriptura de venda dos predios ns. 77 e 78 e terrenos da rua da Gambôa, e do dominio util do terreno acrescido ao de marinha sob n. 91 na mesma rua, que fazem Antonio de Oliveira Monteiro e sua mulher.

DEZEMBRO 3.

Escriptura de venda do predio e terreno n. 1 da travessa da Gambôa, de João Pereira da Silva Monteiro e sua mulher.

Secretaria da Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1877.

O Secretario, MANUEL FERNANDES FIGUEIRA.

A 2. E. de F. D. Pedro II. — Relação do pessoal da Administração Central, em 31 de Dezembro de 1877.

EMPREGADOS.	REPARTIÇÕES.					TOTAL.
	Secretaria.	Contabilidade central.	Thesouraria.	Serviço telegraphico.	Almoxarifado.	
Director	.....	.....	.....	.....	.....	1
Secretario	1	.....	.....	.....	.....	1
Comprador	1	.....	.....	.....	.....	1
Official	1	.....	.....	.....	.....	1
1.os Escripturarios	1	1	.....	.....	.....	2
2.os ditos	2	1	.....	.....	.....	3
Amanuenses	3	.....	.....	.....	1	4
Continuos	2	.....	.....	.....	.....	2
Guarda-Livros	.....	1	.....	.....	.....	1
Ajudante do dito	.....	1	.....	.....	.....	1
Thesoureiro	.....	.....	1	.....	.....	1
Pagador	.....	.....	1	.....	.....	1
Escrivão	.....	.....	1	.....	.....	1
Fiel do thesoureiro	.....	.....	1	.....	.....	1
Chefe do serviço telegraphico	.....	.....	.....	1	.....	1
Almoxarife	.....	.....	.....	.....	1	1
Fiel do dito	.....	.....	.....	.....	1	1
Despachante	.....	.....	.....	.....	1	1
Encarregado do combustivel	.....	.....	.....	.....	1	1
Auxiliares	1	1	2	.....	5	9
Ditos no trapiche da Gambôa	.....	.....	.....	.....	2	2
Guardas	.....	.....	.....	.....	4	4
Ditos rondantes	.....	.....	.....	.....	2	2
Ditos ditos no trapiche da Gambôa	.....	.....	.....	.....	2	2
SOMMA	12	5	6	1	20	45

Secretaria da Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1877.

O secretario, **Manuel Fernandes Figueira.**

A 3.

E. de F. D. Pedro II. — Acôrdo entre a Estrada de Ferro D. Pedro II e a Companhia da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro.

A Estrada de Ferro D. Pedro II, representada pelo seu Director Dr. Francisco Pereira Passos, competentemente autorisado pelo Art. 31 do Regulamento a que se refere o Decreto n. 6238 A, de 28 de Junho de 1876, de um lado; e a Companhia da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro, representada pelo seu Presidente o Conselheiro Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello, e Directores Dr. Manoel Marques de Sá e Tenente-Coronel João Frederico Russel, competentemente autorisados na fórma dos Estatutos da Companhia, de outro lado: desejando harmonisar os interesses das duas emprezas, accordaram nas seguintes bases para o estabelecimento do trafego reciproco:

PRIMEIRA.

A Estrada de Ferro D. Pedro II permitte que a Companhia da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro assente seus trilhos no pateo da Estação da Cachoeira ao longo dos armazens da mesma Estrada de Ferro D. Pedro II, não excedendo dos limites que lhe serão marcados; e bem assim permitte que faça mover suas machinas, carros e wagões sobre os mesmos trilhos.

SEGUNDA.

A Companhia da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro acceita essa permissão e reconhece que, concedendo-a, a Estrada de Ferro D. Pedro II não aliena o direito de propriedade que tem e conserva sobre o terreno da mesma Estrada de Ferro D. Pedro II que fôr occupado pelos trilhos da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro; e bem assim obriga-se a mesma Companhia a não fazer qualquer construcção nos terrenos da Estrada de Ferro D. Pedro II, sem prévia autorisação por escripto da Directoria desta Estrada.

TERCEIRA.

A Estrada de Ferro D. Pedro II permitte igualmente que a Companhia da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro se utilise da Estação da Cachoeira como sua estação terminal, mas sómente para os fins adiante especificados.

QUARTA.

Todo o pessoal do serviço interno da Estação, incluindo o Agente, ajudante do Agente, fies, conferentes, telegraphistas, auxiliares, carregadores, trabalhadores e serventes, será nomeado pela Administração da Estrada de Ferro D. Pedro II, mas fará o serviço de ambas as emprezas sem dar preferencia ao serviço de uma mais do que ao de outra.

QUINTA.

O Agente da Estação da Cachoeira ficará subordinado, quanto ao serviço da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro, á Administração dessa Estrada.

SEXTA.

A Campanhia da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro terá na Estação da Cachoeira um conferente de sua livre nomeação e pago pela mesma Companhia, mas subordinado ao Agente. Se o referido conferente tiver máo comportamento, a Companhia da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro deverá removel-o logo que assim o requisite o Agente da Estação.

SETIMA.

Se na Estação da Cachoeira houver as necessarias accommodações, a Estrada de Ferro D. Pedro II permittirá que alli sejam alojados o conferente, os chefes de trens e machinistas da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro.

OITAVA.

A Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro sujeita-se a todos os regulamento internos e de policia da Estrada de Ferro D. Pedro II dentro dos limites da mesma Estrada.

NONA.

As Estradas de Ferro D. Pedro II e S. Paulo e Rio Janeiro organisarão os horarios de seus trens, tanto de passageiros e mixtos como de cargas, de commum accôrdo na parte que interessar a ambas as Estradas, ficando desde já assentadas para esse fim as seguintes condições :

§ 1.° O tempo maximo para o transporte de passageiros por trens directos da Côrte a S. Paulo não excederá de 16 horas, salvo os casos de força maior, tocando

7 horas e 45 minutos ao percurso pela Estrada de Ferro D. Pedro II, 7 horas e 15 minutos á Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro, e ficando uma hora para parada da Estação da Cachoeira.

§ 2.º O prazo maximo para o transporte de mercadorias da Côrte para S. Paulo não excederá de 6 dias, cabendo 3 dias a cada uma das Estradas.

§ 3.º Cada uma das Estradas é obrigada a fazar o seu trem de passageiros esperar pelo trem da outra, no caso em que este se ache atrazado, até uma hora além do tempo marcado para a partida do seu trem.

Decima.

Até que se possa fazer estudo completo sobre as bases de convenção apresentadas pela Directoria da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro, a Estrada de Ferro D. Pedro II manterá as tarifas em vigor entre a Estação da Cachoeira e as demais Estações.

Decima-primeira.

Para os transportes de viajantes, mercadorias, etc., continuará a Estrada de Ferro D. Pedro II a empregar os seus modelos impressos, em nada alterando o que está estabelecido para sua escripturação, e cobrando as taxas correspondentes adoptadas pelas linhas de S. Paulo.

Decima-segunda.

Todas as rendas provenientes de bilhetes de passagens, bagagens e encommendas da Estrada de Ferro D. Pedro II para as linhas da Provincia de S. Paulo ou destas para aquella, serão sempre cobradas nas Estações de procedencia. O frete das mercadorias será cobrado nas Estações de procedencia, ou de destino á vontade do remettente, salvo quando os generos (*) forem de valor insignificante ou de facil deterioração ou sujeitos a avarias pelas quaes a Estrada não fôr responsavel.

Decima-terceira.

A Contadoria da Estrada de Ferro D. Pedro II fará todas as verificações relativamente aos transportes para as linhas extranhas, como actualmente pratica para com suas Estações, e o mesmo fará com relação aos que das linhas extranhas se effectuarem por intermedio da Estrada de Ferro D. Pedro II, á vista dos documentos e modelos adoptados nessas linhas.

Decima-quarta.

As demonstrações mensaes do trafego e importancias arrecadadas por conta das diversas linhas serão fornecidas reciprocamente até o dia 25 do mez seguinte.

(*) Nota.— Para estes generos o frete será sempre pago na Estação de procedencia

DECIMA-QUINTA.

As bagagens, encommendas ou quaesquer quantias e valores registrados que, enviados pelos trens de uma Estrada, tiverem de seguir para outra, serão sujeitos á verificação na Estação da Cachoeira á vista de uma guia que deve acompanhal-os.

Esta verificação será feita pelo Agente da Estação da Cachoeira na presença do conductor chefe de trem que fez a entrega e daquelle que recebe os objectos, e, feita ella, o mesmo Agente da Estação da Cachoeira fará na guia as declarações dos resultados obtidos pela dita verificação e assignal-os-ha, bem como os dous chefes de trem acima referidos.

DECIMA-SEXTA.

Na Estação da Cachoeira a baldeação de cargas será feita em presença de conferentes de ambas as emprezas, do modo seguinte:

Cada empreza terá dous livros de registro, um para generos recebidos e outro para generos despachados, que especificarão o numero da factura, ou nota de expedição, data, peso, qualidade, quantidade dos generos, importancia do frete, etc.

Ao tirar-se as mercadorias dos wagões da Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro, e feita a conferencia, será o registro assignado pelos conferentes de ambas as emprezas, declarando-se ahi qualquer irregularidade que houver; feita essa assignatura cessa a responsabilidade da Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro.

Quanto á baldeação no sentido opposto, a verificação será feita no acto de se carregar os wagões da Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro, e os registros serão assignados ao fechar e lacrar os vagões, começando de então em diante a responsabilidade da Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro. Além disto a Estrada de Ferro D. Pedro II é responsavel pela vigilancia, policia e salvaguarda da Estação da Cachoeira.

DECIMA-SETIMA.

Na Estação da Cachoeira haverá um telegraphista exclusivamente destinado ao serviço da Estrada de Ferro da Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro.

DECIMA-OITAVA.

A Companhia da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro pagará á Estrada de Ferro D. Pedro II, mensalmente e logo que lhe seja apresentada a respectiva conta, metade das despezas que fizer a Estrada de Ferro D. Pedro II com o pessoal interno, incluindo o conferente e telegraphista nomeados pela Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro, e material da mesma Estação; e bem assim pagará igualmente, e do mesmo modo, um terço da despeza que a Estrada de Ferro D. Pedro II fizer com a conservação, reparos e limpeza da Estação e das obras que servirem a ambas as Estradas.

DECIMA-NONA.

A Estrada de Ferro D. Pedro II acceitará as convenções feitas na Provincia de S. Paulo entre as Administrações de suas Estradas de Ferro para creação de uma Contadoria Central que facilite o transito de passageiros e mercadorias pelas varias Estradas e a liquidação das contas destas, se pelo exame das bases daquellas convenções reconhecer a Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II que ha vantagem para esta em acceital-as, reservando-se, nesse caso, o direito de propôr as modificações que julgar indispensaveis nas sobreditas convenções.

Em fé do que lavrou-se o presente accôrdo em duas vias, ficando uma em poder de cada uma das partes accordantes.

Secretaria da Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II.—Rio de Janeiro, 26 de Maio de 1877.

Francisco Pereira Passos.

Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello.

Manoel Marques de Sá.

João Frederico Russel.

A 4.

E. de F. D. Pedro II. — Ajuste entre a Estrada de Ferro D. Pedro II e a Companhia da Estrada de Ferro de Rezende a Arêas.

A Estrada de Ferro D. Pedro II representada por seu Director o Dr. Francisco Pereira Passos, competentemente autorisado pelo Art. 31 do Regulamento approvado por Decreto n. 6238 A, de 28 de Junho de 1876, de um lado; e a Companhia Estrada de Ferro de Resende a Arêas representada pelo seu Presidente o Senador Joaquim Floriano de Godoy e Directores, Tenente-Coronel Joaquim Gomes Jardim e Antonio Koszma, competentemente autorisados na fórma dos Estatutos da Companhia, de outro lado; desejando harmonisar os interesses das duas emprezas, concordaram nas seguintes bases para o serviço mixto:

Primeira.

A Estrada de Ferro D. Pedro II terá na Estação de Suruby um agente que accumulará ao mesmo tempo as funcções de telegraphista e dous guarda-chaves pagos por ella.

Segunda.

A Companhia Estrada de Ferro de Resende á Arêas dará, em sua estação de Suruby, as accommodações indispensaveis para o escriptorio e residencia do agente telegraphista e dos guardas da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Terceira.

A Companhia Estrada de Ferro de Resende a Arêas pagará mensalmente até o dia 3 de cada mez a quantia de duzentos mil réis, (200$000) pela despeza que a Estrada de Ferro D. Pedro II faz com o agente telegraphista e os guardas.

QUARTA.

A Estrada de Ferro D. Pedro II obriga-se a fazer parar na estação de Suruby os trens mixtos e de cargas da sua linha.

QUINTA.

Os empregados da Companhia Estrada de Ferro de Rezende á Arêas nenhuma ingerencia terão na circulação dos trens da Estrada de Ferro D. Pedro II.

SEXTA.

Os empregados da Estrada de Ferro D. Pedro II devem respeitar os regulamentos internos de policia da Companhia.

SETIMA.

Em todas as estações de cada uma das Estradas se venderão bilhetes e se despacharão bagagens, encommendas, mercadorias, etc. directamente para qualquer estação da outra, de conformidade com as instrucções, regulamentos e tarifas de cada uma das Estradas.

OITAVA.

A Companhia Estrada de Ferro de Resende a Arêas obriga-se a adoptar no serviço mixto, os impressos e o processo actualmente adoptados pela Estrada de Ferro de D. Pedro II ou que esta para o futuro adoptar.

NONA.

Na estação de Suruby a baldeação de cargas será feita em presença dos agentes de ambas as emprezas, do modo seguinte:

Cada empreza terá dous livros de registro, um para mercadorias expedidas e outro para mercadorias recebidas, em que se especificará o numero da nota de expedição, a data, o peso, a qualidade, a quantidade dos volumes, e a natureza da mercadoria, a importancia do frete, etc..

Ao tirarem-se as mercadorias dos wagões da Estrada de ferro D. Pedro II e feita a conferencia, será o registro assignado pelos agentes de ambas as emprezas, declarando-se alli qualquer irregularidade que houver; feita esta assignatura, cessa a responsabilidade da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Quanto á baldeação em sentido opposto, a verificação será feita no acto de se carregarem os wagões da Estrada de Ferro D. Pedro II e o registro será assignado na occasião de serem fechados e lacrados os wagões, começando de então em diante a responsabilidade da Estrada de Ferro D. Pedro II.

A Estrada de Ferro D. Pedro II não é responsavel pelas mercadorias antes de serem ellas carregadas.

DECIMA.

As bagagens, encommendas e quaesquer quantias e valores registrados que, enviados pelos tens de uma Estrada, tiverem de seguir para outra, serão sujeitos á verificação na estação de Suruby, á vista dos boletins que devem acompanhal-os,

Os conductores dos trens, farão, cada um ao agente de sua Estrada, entrega do que vier nos trens e os agentes farão então, depois de verificarem, entrega um ao outro do que tiverem recebido.

DECIMA-PRIMEIRA.

As demonstrações mensaes do trafego e importancias arrecadadas por conta das diversas linhas, serão fornecidas reciprocamente até o dia 25 do mez seguinte.

DECIMA-SEGUNDA.

A Contadoria da Estrada de Ferro D. Pedro II fará, á vista dos documentos e impressos adoptados, todas as verificações relativamente ao transporte para as estações da Companhia Estrada de Ferro de Resende a Arêas como actualmente pratica para com suas estações, e o mesmo fará em relação aos que das estações da Companhia Estrada de Ferro de Resende a Arêas se effectuarem por intermedio da Estrada de Ferro D. Pedro II.

O mesmo fará a Companhia Estrada de Ferro de Resende a Arêas.

DECIMA-TERCEIRA.

Qualquer excesso de frete cobrado por engano, será levado a credito da Estrada onde se tiver feito o pagamento do frete, salvo o caso em que tiver havido reclamação na estação destinataria.

Em fé do que lavrou-se o presente ajuste, em duas vias, ficando uma em poder de cada uma das partes ajustantes.

Secretaria de Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II, 26 de Outubro de 1877.

Francisco Pereira Passos.

Joaquim Floriano de Godoy,
Presidente da Directoria.

Joaquim Gomes Jardim.

Antonio Hoszma.

A 5.

E. de F. D. Pedro II.—Balanço em 31 de Dezembro de 1877.

ACTIVO.

Ministerios: da Agricultura			32:058$770
da Guerra			5:917$014
da Justiça			2:138$621
da Fazenda			258$070
da Marinha			758$000
do Imperio			1:188$520
Governo da Provincia do Rio de Janeiro			13:134$950
Governo da Provincia de S. Paulo			521$501
Governo da Provincia de Minas Geraes			3:811$020
Inspectoria Geral das Obras Publicas			302$282
Illustrissima Camara Municipal da Côrte			207$507
Companhia Estrada de Ferro da Leopoldina			2:146$625
Camara Municipal da Barra Mansa			311$120
Empreza Gabrielli			517$556
Colonia do Porto Real			305$800
Correio Geral da Côrte			1:111$159
José Manoel Hatton (ex-pagador, pelo seu alcance)			116:802$257
Manoel José Nunes (ex-caixa, falleciido, importancia de uma declaração de divida encontrada no Cofre)			6:900$000
Coronel Antonio Carneiro Leão (fiança)			101$170
Aureliano Machado de Azevedo (fiança)			303$582
Francisco Barbosa dos Santos (fiança)			708$360
Silva Ferreira & Leite			771$311
Joaquim Arsenio Cintra da Silva			225$615
Caixa			281:538$191
Apolices			18.000$000
Letras a receber			12:000$000
Renda a cobrar			103:317$170
Renda a arrecadar			36:631$950
Dividas incobraveis			11:511$063
Material para a Via-permanente (existencia)	120:871$507		
Material para a Via-permanente (em viagem)	131:405$897		560:277$404
Deposito Central (existencia)	131:962$902		
Deposito Central (artigos diversos em viagem)	69:650$197		201:613$099
Depositos do Trafego (existencia)			5:270$180
Depositos da Locomoção (idem)			182:718$072
Depositos da Via-permanente (idem)			159:551$519
Depositos do Telegrapho (idem)			62:129$181
Coke (idem)			21:555$242
Carvão (idem)	86:109$164		
Carvão (em viagem)	19:351$673		105:760$837
Officinas de S. Diogo			957:628$757
Officinas do Engenho de Dentro			1.155:768$561
Trem rodante			6.959:874$318
Mobilia			84:763$116
Machinas de imprimir, utensilhos e apparelhos das Estações			22:819$655
Instrumentos e livros de engenharia			311$933

Custo da Estrada, a saber:

Linha Central em 1876	1.ª Secção	até o anno de 1876	7.396:824$355	7.111:707$796
		por obras neste anno	41:883$441	
	2.ª Secção	até o anno de 1876	13.305:239$781	14.319:827$126
		por obras novas neste anno	11:203$612	
	3.ª Secção (até Entre Rios)	até o anno de 1876	1.153:007$221	1.193:511$296
		por obras novas neste anno	39:937$075	
	4.ª Secção	até o anno de 1876	7.922:239$070	11.195.190$051
		por obras feitas na parte entregue ao trafego pela construcção do prolongamento	3.573.221$021	
	5.ª Secção	até o anno de 1876	3.661:058$820	4.233:821$058
		por obras feitas na parte entregue ao trafego pela construcção do prolongamento	572:762$238	
	Ramal do Porto Novo do Cunha (incluido na 3.ª Secção até 1876)	até o anno de 1876	5.176:318$195	5.187:029$111
		por obras novas neste anno	10:710$916	
	Ramal de S. Paulo (incluido na 1.ª Secção até 1876)	até o anno de 1876	9.163:526$636	9.992:100$767
		por obras novas neste anno	828:874$131	

Ramal de Macacos (inclusive a estação)		61.160$157
Obras novas de prolongamento e ramaes		4.912:709$691
Proprios diversos		223:508$140
Casa das machinas na Barra		50.372$397

Estações, a saber:

Maritima da Gamboa	523:787$807	
Côrte	1.605:106$732	
Imperial	28:621$931	
S. Francisco Xavier	31:188$815	
Engenho Novo	31:721$181	
Todos os Santos	18:261$144	
Officinas	88:145$191	
Cascadura	21:208$793	
Sapopemba (armazem)	21.401$345	
Maxambomba	12.782$932	
Queimados	11:155$635	
Belém	93:031$700	
Bifurcação	3:011$960	
Palmeiras	2:111$288	
Rodeio	10:121$457	
Mendes	19:317$611	
Sant'Anna	23:670$715	
Barra	88:070$619	
Ypiranga	22.370$818	
Vassouras	18:857$928	
Desenganado	27.151$935	
Commercio	29:274$933	
Pasal	13:103$591	
Ilha	82:941$283	
Paraiyba	35.621$059	
Entre Rios	190:935$091	
Serraria	55:137$161	
Paraibuna	56:652$976	
Espirito Santo	26:029$042	
Matias Barbosa	14:714$328	
Cebolela	283$200	
Retiro	17:211$062	
Juiz de Fóra	58.721$010	
Rio Novo	25:111$197	
Benfica	31.477$001	
Chapéo d'Uvas	18.559$265	
João Gomes (provisoria)	11:303$058	
João Gomes (definitiva)	93.015$257	
Vargem Alegre	28.855$421	
Pinheiros	38:703$176	
Volta Redonda	37:072$101	
Barra Mansa	161:709$720	
Pombal	4:731$169	
Divisa	35:202$597	
Rezende	59:037$811	
Campo Bello	30:988$415	
Italiaia	12:084$765	
Bôa Vista	61:913$620	
Queluz	62:858$162	
Lavrinhas	38:193$751	
Cachoeira (provisoria)	11:023$758	
Cachoeira (definitiva)	230:330$525	
Santa Fé	20:237$825	
Chiador	72:509$480	
Anta	31:223$907	
Sapucaia	81:931$084	
Ouro Fino	12:810$33	
Conceição	47:233$788	
Porto Novo do Cunha	307:015$611	4.806:834$211
Rs.		77.717:217$008

PASSIVO.

Emprestimo da Provincia do Rio de Janeiro		180:000$000
Conta de pessoal (vencimentos de Dezembro a pagar em Janeiro)		335:945$519
Administração Central (idem, idem de pessoal do Almoxarifado, idem, idem)		3:091$092
Credores diversos		88:023$185
Valores depositados		71:663$134
Thesouro Nacional		17.496:068$657
Fianças		175$000
Estrada de Ferro D. Pedro II, (conta de capital)		21.876:287$269
Société Anonyme des Ateliers de la Dyle		46:396$112
Compagnie des Fonderies & Forges, de Terre-Noire, la Voulte et Bessèges		111:939$061
Companhia União e Industria (quota de Dezembro)		11:916$768
Companhia Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro (saldos de Novembro e Dezembro)		23.335$140
Companhia Estrada de Ferro de Rezende á Arêas (saldo de Dezembro)		819$542
L. R. d'Oliveira		7:372$259
Harlan & Hollingsworth Company		105:195$870
English Bank, of Rio de Janeiro, Limited		100:465$126
Honthner Dreyfus & Comp.		721$225
Lucros e Perdas. Saldo em 1876	30.272:506$504	
Lucros em 1877	3.968:307$589	31.240:814$153
Rs.		77.717:217$008

Rio de Janeiro, 28 de Fevereiro de 1878.

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, guarda-livros.

A 6. E. de F. D. Pedro II. — Demonstração da conta de Lucros e Perdas em 31 de Dezembro de 1877.

RECEITA.		DESPEZA.	
Rendimento da Estrada	9.269:261$019	Custeio da Estrada	5.408:783$276
Renda de proprios	23:644$307	Reclamações	7:206$478
Renda de desvios	4:043$560	Despeza eventual	1:080$561
Renda eventual	8:268$112		5.417:070$315
Indemnisações	5:815$782		
Multas de empregados	9:330$654	Saldo	(*) 3.968:307$589
Rectificação de balanços de annos anteriores	65:014$470		
Rs.	9.385:377$904	Rs.	9.385:377$904

(*) 5,63 °/o do capital de 70.490:312$676 empregado na linha em trafego.

Rio de Janeiro, em 23 de Fevereiro de 1878.

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, guarda-livros.

A 7. E. de F. D. Pedro II. — Balanço da receita e despeza do trafego no anno de 1877.

RECEITA

Rendimento da estrada	Janeiro	795:934$720	
	Fevereiro	615:055$880	
	Março	722:774$340	
	Abril	747:317$710	
	Maio	593:328$264	
	Junho	708:980$605	
	Julho	859:232$290	
	Agosto	1.020:589$330	
	Setembro	1.032:692$830	
	Outubro	1.012:920$400	
	Novembro	764:831$170	
	Dezembro	792:468$410	9.666:125$959
Deduzindo:			
A quota de 25 % dos fretes da Companhia União e Industria, a que tem direito cada anno, na fórma de seu contracto		300:000$000	
Renda pertencente a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro		96:721$030	
Renda pertencente a Companhia Estrada de Ferro de Rezende a Arêas		143$910	396:864$940
			9.269:261$019

DESPEZA

Custeio da estrada	Janeiro	438:421$913	
	Fevereiro	429:156$892	
	Março	488:113$652	
	Abril	480:481$420	
	Maio	511:885$409	
	Junho	459:074$170	
	Julho	475:598$773	
	Agosto	491:964$981	
	Setembro	438:409$716	
	Outubro	404:810$156	
	Novembro	376:151$815	
	Dezembro	414:714$379	5.408:783$276
Saldo			(*) 3.860:477$743
			9.269:261$019

Desenvolvimento

Passagens		2.036:771$910
Fretes	7.474:497$249	
Deduzindo a quota acima da União e Industria	300:000$000	7.174:497$249
Armazenagens		22:162$480
Multas		1:457$380
Telegrapho		34:372$000
	(**)	9.269:261$019
Rendimento no anno de 1876		7.987:221$580
Idem no anno de 1877		9.269:261$019
Differença para mais em 1877		1.282:039$439

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central	88:954$923	30:810$793	119:765$716
Trafego	971:473$011	117:487$983	1.088:960$994
Locomoção	666:022$738	1.099:282$850	1.765:305$588
Via permanente	1.387:540$262	943:577$712	2.331:117$974
Telegrapho	91:723$941	11:909$063	103:633$004
	3.205:714$875	2.203:068$401	5.408:783$276
Custeio no anno de 1876			4.273:793$135
Idem no anno de 1876 (com o accrescimo da verba Administração Central)			4.392:032$440
Idem no anno de 1877			5.408:783$276
Differença para mais em 1877			1.016:750$836

Differença para mais na receita de 1877	1.282:039$439
Idem idem na despeza de 1877	1.016:750$836
Differença para mais no saldo de 1877	265:288$603

(*) 5,35¼ % do capital empregado na linha em trafego e material em ser.
5,01 % » » » » » » e na em construcção.

(**) No desenvolvimento da renda estão excluidas das respectivas verbas as importancias pertencentes ás Companhias Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro, e de Rezende a Arêas.

Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1878.

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, guarda-livros.

A 8. E. de F. D. Pedro II. — Synopse da Receita e Despeza effectiva no anno de 1877.

RECEITA.

ORDINARIA			
Rendimento da Estrada	9.017:100$750		
Renda de proprios	23.614$917	9.040:715$667	
Sello e direitos sobre nomeações de empregados		19.314$300	9.060:029$756
EXTRAORDINARIA			
Multas por infracção do Regulamento	1.476$380		
Idem de empregados	9.282$351	10.758$731	
Renda eventual. Producto da venda de trilhos velhos, moinha de carvão e objectos inuteis		6:143$300	16.921$331
DEPOSITOS:			
Importancia das quotas de 25 % da Companhia União & Industria		800:001$111	
Idem dos saldos a pagar á Companhia Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro pelas contas correntes de Julho a Dezembro de 1877, deduzindo-se a importancia correspondente a metade do pessoal da Estação da Cachoeira		16:203$801	
Idem idem idem á Companhia Estrada de Ferro de Rezende a Arêas pela conta corrente de Dezembro de 1877		819$742	
Idem de vencimentos de pessoal por pagar		10:789$738	
Idem recebida de Joaquim Octavio Ferreira de Carvalho para fiança de seu filho, como auxiliar de trem		1:000$000	
Idem de João José Varella para garantia de obras segundo seu contracto		700$000	387:313$031
MOVIMENTO DE FUNDOS.			
Importancia recebida do Thesouro Nacional por conta do credito extraordinario, para compra de terrenos na Gambôa, do Ramal de Macacos e despezas de escripturas		20:376$120	
Idem dos pagamentos feitos pela Delegacia do Thesouro em Londres, sendo:			
Por conta do credito extraordinario £ 56,073.0.11 a 27 d.		703:708$113	
Por conta do credito ordinario.... £ 31,075.11.2 a 27 d.		355:385$300	576:038$713 879:414$833
			10.317:703$564
Saldo em 31 de Dezembro de 1877			396:219$775
Rs.			10.713:922$339

DESPEZA

EFFECTIVA (por conta do credito ordinario)			
Pessoal da Administração central		125:820$153	
Idem do Trafego		1.001:703$271	
Idem da Locomoção		877:115$187	
Idem da Via permanente		1.154:729$981	
Idem do Telegrapho		91:118$718	3.370:487$519
MATERIAL DIVERSO PARA CONSUMO:			
Comprado no Rio de Janeiro			887:921$191
Vindo da Europa, sendo:			
Trilhos	£ 31,095.6.7 a 27 d.	256:105$971	
Combustivel	£ 21,031.8.2 » »	192:190$200	
Artigos diversos para deposito	£ 3,266.15.2 » »	31:165$187	501:461$113
	£ 56,073.0.11 » »		
OBRAS DE EMPREITADAS			10.115$280
DESPEZAS DIVERSAS:			
Fretes, descargas, transportes, premios de seguros, reclamações, publicações e despezas miudas			309:215$186
			5.274:125$918
(Por conta do credito extraordinario)			
OBRAS NOVAS DE PROLONGAMENTO E RAMAL.			
Fornecimento feito pela Locomoção e Via permanente:			
Pessoal	103:279$035		
Material	11:238$351	114:517$076	
GRANDES REPARAÇÕES E RECONSTRUCÇÕES DE OBRAS D'ARTE (que em virtude do Aviso de 31 de 21 de Outubro de 1877 do Ministerio da Agricultura foram levadas a este credito):			
Pessoal	239:543$000		
Material	98:711$721	338:254$721	
OBRAS NOVAS NA LINHA E EDIFICIOS E NO MATERIAL RODANTE:			
Pessoal	303:522$160		
Material	237:765$945	541:288$105	
AUGMENTO DO MATERIAL FIXO E RODANTE:			
Pago pela Delegacia do Thesouro em Londres, sendo:			
Locomotivas £ 6,881.0.1 a 27 d.		40:713$928	
Wagões £ 35,103.16.0 » »		232:060$662	
Material telegraphico £ 7,028.8.4 » »		42:583$706	
	£ 30,075.11.2 » »	315:358$300	
Pelo pagamento de 50 % do custo de 12 locomotivas, no Rio de Janeiro, inclusive juros		314:908$520	630:268$820
Custo de 10 carros para passageiros de 1.ª classe			96:688$750
Custo de machinismo para as officinas, inclusive juros			73:871$800
Custo de 5 carros de 1.ª e 4 de 3.ª classe para passageiros, fornecidos pela Companhia Ponta da Arêa			81:000$000
Madeira apparelhada para wagões de mercadorias, assentos e encostos para carros de passageiros			31:165$000
DESPEZAS DIVERSAS:			
Fretes, descargas e transporte do material rodante e machinismo		31:709$005	
Compra da Estação e terreno da Companhia União & Industria, em Juiz de Fóra, inclusive despezas de escriptura		120:272$800	
Compra de uma casa em Campo Bello		2:528$100	154:123$905 2.194:110$000
(Por conta do credito especial concedido pelo Art. 18 § unico da Lei n. 2611 de 20 de Outubro de 1875)			
ESTAÇÃO MARITIMA DA GAMBÔA:			
Paco a diversos por desapropriações de terrenos e predios			255:678$931
DEPOSITOS:			
Importancia das quotas pagas á Companhia União & Industria		206:632$029	
Idem dos saldos pagos á Companhia Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro		20:791$113	
Idem pago por vencimentos de pessoal		31:703$101	258:126$243
MOVIMENTO DE FUNDOS:			
Remessas ao Thesouro Nacional			9.250:000$000
Saldo em caixa em 31 de Dezembro de 1877			280:388$191
Rs.			10.713:922$339

Rio de Janeiro, 28 de Fevereiro de 1878

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, guarda-livros.

A 9. E. de F. D. Pedro II. — Capital empregado em 31 de Dezembro de 1877.

NA LINHA EM TRAFEGO.

Custo da Estrada :

1ª secção	7.441:707$796	
2.ª »	13.319:827$426	
3.ª »	4.493:544$299	
4.ª »	11.495:460$654	
5.ª » (até João Gomes)	4.236:821$058	
Ramal de S. Paulo	9.992:400$767	
Ramal do Porto Novo da Cunha	5.187:092$341	56.166:854$341
Ramal de Macacos (inclusive a Estação)		61:460$157
Estação maritima da Gambôa	523:787$807	
Estações	4.283:076$434	4.806:864$241
Officinas de S. Diogo		957:628$757
Officinas do Engenho de Dentro		1.155:796$561
Depositos de machinas na linha		50:372$397
Trem rodante		6.959:873$318
Mobilia		84:763$116
Machinas de imprimir, utensilios e apparelhos das estações		22:849$655
Instrumentos e livros d'engenharia		341$993
Proprios diversos		223:508$140
		70.490:312$676

MATERIAL EM SER.

Deposito Central.

Existencia no mesmo deposito :

Trilhos e accessorios para a Via-permanente	352:213$991	
Carvão	26:864$916	
Coke	20:335$242	
Material diverso	139:962$902	
» » (em viagem)	63:650$197	603:027$248

Existencia nos depositos filiaes a saber :

Depositos da Via-permamente.

Trilhos e accessorios	68:659$396	
Dormentes	80:317$772	
Material diverso	78:736$747	
Trilhos e accessorios (em viagem)	139:403$897	367:117$812

Deposito do Trafego:

Material diverso		5:279$480

Deposito da Locomoção :

Carvão	59:544$848	
Coke	1:220$000	
Material diverso	482:718$072	
Carvão (em viagem)	19:351$073	562:833$993

Depositos do telegrapho :

Material telegraphico	62:429$181	1.600:687$714
		72.091:000$390
Obras novas de prolongamento e ramaes		4.942:709$691
		77.033:710$081

Rio de Janeiro, 28 de Fevereiro de 1878.

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, guarda-livros.

A 10. E. de F. D. Pedro II. — Quadro demonstrando desde 29 de Março de 1858 em que se inaugurou a Estrada até 31 de Dezembro de 1877, a renda bruta, liquida e custeio e a relação entre este e a renda bruta, e a extensão de linha entregue ao trafego.

Annos.	Renda bruta.	Custeio	Renda liquida.	Relação entre o custeio e a renda bruta.	Extensão de linha entregue ao trafego em kilometros.	Indicação dos augmentos que teve a estrada e das datas em que foram entregues ao trafego.
					k	
1858	295:845$130	172:092$265	123:752$865	58,16 %	61,675	A 29 de Março, 48.210 metros da Corte a Queimados; a 8 de Novembro, 13.465 de Queimados a Belem.
1859	720:900$543	606:870$493	114:030$050	84,18 »	61,675	
1860	920:765$784	611:402$672	309:363$112	66,40 »	61,675	
1861	1.099:814$988	697:836$382	401:978$606	63,45 »	70,002	A 1 de Agosto, 3.398 metros de Belem a Bifurcação; e 4.929 de Bifurcação a Macacos.
1862	1.021:598$835	817:107$776	204:491$059	79,98 »	70,002	
1863	1.001:997$249	854:108$521	147:888$728	85,24 »	90,323	A 12 de Julho, 20.321 metros da Bifurcação ao Rodeio.
1864	1.211:615$205	964:199$300	247:415$905	79,57 »	113,009	A 7 de Agosto, 22.686 metros do Rodeio a Barra do Pirahy.
1865	1.761:666$485	1.096:104$081	665:562$404	62,21 »	136,965	A 13 de Abril, 7.399 metros da Barra a Ypiranga; em 18 de Junho, 13.078 de Ypiranga a Vassouras; em 17 de Dezembro, 3.479 de Vassouras a Desengano.
1866	1.858:076$025	847:844$642	1.010:231$383	45,63 »	151,612	A 29 de Novembro, 14.647 metros de Desengano a Commercio.
1867	2.523:296$721	1.100:862$319	1.422:434$402	43,62 »	202,598	A 5 de Maio, 23.634 metros do Commercio a Ubá; a 11 de Agosto, 17.052 de Ubá a Parahyba; a 13 de Outubro, 10.300 de Parahyba a Entre-Rios.
1868	2.808:342$250	1.242:011$191	1.566:331$059	44,22 »	202,598	
1869	4.325:816$900	1.845:661$929	2.480:154$971	42,66 »	221,762	A 27 de Junho, 19.164 metros de Entre-Rios a Chiador.
1870	4.449:010$565	1.875:110$430	2.573:900$135	42,14 »	221,762	
1871	5.434:984$370	2.387:676$875	3.047:307$495	43,93 »	312,165	A 20 de Janeiro, 16.877 metros de Chiador a Sapucaia; a 20 de Janeiro, 13.705 da Barra a Vargem-Alegre; a 25 de Março, 8.273 da Vargem-Alegre a Pinheiros; a 6 de Agosto, 27.723 de Sapucaia a Porto Novo do Cunha; a 16 de Setembro, 23.825 de Pinheiros a Barra-Mansa.
1872	5.731:931$010	3.220:533$144	2.511:397$866	56,18 »	331,050	A 10 de Agosto, 18.835 metros de Barra-Mansa a Divisa.
1873	6.384:309$360	3.476:252$827	2.908:056$533	54,44 »	374,621	A 8 de Fevereiro, 17.830 metros da Divisa a Rezende; a 23 de Março, 12.945 de Rezende a Campo-Bello; a 30 de Junho, 13.796 de Campo-Bello a Bôa-Vista.
1874	7.604:032$290	3.381:894$113	4.222:138$177	44,47 »	432,156	A 18 de Julho, 11.507 metros de Bôa-Vista a Queluz; a 20 de Setembro, 28.174 de Entre-Rios a Parahybuna; a 12 de Outubro, 17.854 de Queluz a Lavrinhas.
1875	8.079:700$923	3.893:616$782	4.186:084$141	48,19 »	501,260	A 20 de Julho, 19.578 metros de Lavrinhas a Cachoeira; a 31 de Outubro, 27.064 de Parahybuna a Mathias Barbosa; a 30 de Dezembro, 22.462 de Mathias Barbosa a Juiz de Fora.
1876	7.987:221$580	4.273:793$135	3.713:428$445	53,50 »	503,641	A 20 de Novembro, 2.381 metros de Juiz de Fora a Rio Novo.
1877	9.269:261$019	(1)5.408:783$276	3.860:477$743	58,35 »	550,066	A 1 de Fevereiro, 46.425 metros de Rio Novo a João Gomes.
	74.490:187$232	38.773:762$153	35.716:425$079			

(1) Comprehende a despeza com a Administração Central que não foi incluida nos outros annos.

Secretaria da Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Secretario, **Manuel Fernandes Figueira.**

A 11. E. de Ferro D. Pedro II. — Quadro demonstrando desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de Dezembro de 1877, as datas em que se abriram as diversas Estações, a extensão de linha entregue ao trafego, o custo por secção e por kilometro, não incluindo a importancia das Estações.

ANNOS.	INAUGURAÇÕES.	EXTENSÃO DE LINHA EM KILOMETROS.		CUSTO EM DEZEMBRO DE 1877.	
				Por Secção.	Por Kilom.
	1.ª SECÇÃO.	*Parcial*	*Accumulada*	**1.ª SECÇÃO.**	
	CORTE A BELEM.			CÔRTE A BELEM.	
1858 Março . . 29	Côrte a Queimados	48,210		Kilometros — 61,675	
1858 Novembro 8	Queimados a Belem	13,465	61,675	7.441:707$796	120:659$064
	RAMAL DE MACACOS. (*)			**RAMAL DE MACACOS.**	
1861 Agosto. . 1	Bifurcação a Macacos	4,929	66,604	Kilometros — 4,929 61460$157	12:469$096
	2.ª SECÇÃO.			**2.ª SECÇÃO.**	
	BELEM A BARRA.			BELEM A BARRA.	
1861 Agosto. . 1	Belem á Bifurcação	3,398	70,002	Kilometros — 46,405	
1863 Julho. . . 12	Bifurcação a Rodeio.	20,321	90,323	13.319:827$426	287:034$316
1864 Agosto. . 7	Estações dos Mendes; Sant'Anna e Barra	22,686	113,009		
	3.ª SECÇÃO.			**3.ª SECÇÃO.**	
	BARRA A ENTRE-RIOS.			BARRA A ENTRE-RIOS.	
1865 Abril . . . 13	Barra a Ypiranga	7,399	120,408		
1865 Junho . . 18	Ypiranga a Vassouras.	13,078	133,486		
1865 Dezembro 17	Vassouras a Desengano.	3,479	136,965	Kilometros — 89,589	
1866 Novembro 29	Desengano a Commercio	14,647	151,612	4.493:544$299	50:157$321
1867 Maio . . . 5	Commercio a Ubá	23,634	175,246		
1867 Agosto. . 11	Ubá á Parahyba	17,052	192,298		
1867 Outubro . 13	Parahyba a Entre-Rios	10,300	202,598		
1876 Outubro . 1	Estação do Casal (entre Commercio e Ubá)				
	4.ª SECÇÃO.			**4.ª SECÇÃO.**	
	ENTRE-RIOS A RIO NOVO.			ENTRE-RIOS A RIO NOVO.	
1874 Setembro 20	Entre-Rios á Serraria	14,513	217,111		
1874 Setembro 20	Serraria á Parahybuna	13,661	230,772		
1875 Outubro . 31	Parahybuna a Espirito-Santo	12,402	243,174		
1875 Outubro . 31	Espirito-Santo a Mathias Barbosa	14,662	257,836	Kilometros — 80,081	143:547$915
1875 Dezembro 30	Mathias Barbosa a Cedofeita	3,613	261,449	11.495.460$654	
1875 Dezembro 30	Cedofeita e Retiro	9,935	271,384		
1875 Dezembro 30	Retiro a Juiz de Fóra.	8,914	280,298		
1876 Novembro 20	Juiz de Fóra a Rio Novo.	2,381	282,679		
	5.ª SECÇÃO.			**5.ª SECÇÃO.**	
	RIO NOVO A JOÃO GOMES.			RIO NOVO A JOÃO GOMES.	
1877 Fevereiro. 1	Estações de Bemfica, Chapéo d'Uvas e João Gomes.	46,425	329,104	Kilometros — 46,425 4.236 821$058	91:261$627
	RAMAL DE S. PAULO.			**RAMAL DE S. PAULO.**	
	BARRA A CACHOEIRA.			BARRA A CACHOEIRA.	
1871 Janeiro. . 20	Barra a Vargem Alegre	13,705	342,809		
1871 Março . . 25	Vargem Alegre a Pinheiros	8,273	351,082		
1871 Setembro 16	Pinheiros á Barra Mansa.	23,825	374,907		
1872 Agosto . . 10	Barra Mansa a Divisa	18,885	393,792		
1873 Fevereiro. 8	Divisa a Rezende.	17,830	411,622		
1873 Março. . . 23	Rezende a Campo Bello.	12,945	424,567		
1873 Junho . . 30	Campo Bello á Boa Vista.	12,796	437,363	Kilometros — 157,198	63:565$699
1873 Setembro 24	Estação do Pombal (entre Barra Mansa e Divisa).			9.992:400$767	
1874 Janeiro. . 2	Parada de Itatiaia (entre Campo Bello e Boa Vista).				
1874 Julho. . . 18	Boa Vista a Queluz	11,507	448,870		
1874 Outubro . 12	Queluz a Lavrinhas	17,854	466,724		
1875 Julho. . . 20	Lavrinhas á Cachoeira	19,578	486,302		
	RAMAL DO PORTO NOVO.			**RAMAL DO PORTO NOVO.**	
	ENTRE-RIOS A PORTO NOVO.			ENTRE-RIOS A PORTO NOVO.	
1869 Junho . . 27	Entre-Rios a Chiador	19,164	505,466	Kilometros — 63,764	
1871 Janeiro. . 20	Chiador á Sapucaia	16,877	522,343	5.187:092$341	81:348$290
1871 Agosto . . 2	Sapucaia a Porto Novo	23,723	550,066		
1875 Dezembro 2	Estação de Anta (entre Chiador e Sapucaia)				

(*) Este ramal foi construido por uma Empreza em virtude do contracto celebrado em 17 de Setembro de 1860, contribuindo a Estrada com a quantia de 61:460$157, importancia do terreno, trilhos e Estação.

Por Decreto n. 3512 de 6 de Setembro de 1865, passou o ramal para o dominio da Estrada, por cessão que fizeram seus proprietarios.

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 28 de Fevereiro de 1878.

O secretario, **Manuel Fernandes Figueira.**

A 12. E. de F. D. Pedro II.

Demonstração da despeza effectiva da Estrada de Ferro D. Pedro II. por conta do credito ordinario, desde o exercicio de 1866 — 1867 até o de 1876 — 1877, e dos creditos votados pela Assembléa Geral Legislativa para a mesma despeza.

Exercicio de 1866 — 1867.

Credito especial concedido pelo Decreto n. 3728 de 7 de Novembro de 1866	2.604:416$563
Despeza feita	2.368:380$747
Excesso de credito	236:035$816

Exercicio de 1867 — 1868.

Credito votado pela Lei n. 1507 de 26 de Setembro de 1867 e Decreto n. 4286 de 10 de Dezembro de 1868	2.097:752$334
Despeza feita	2.249:246$027
Excesso de despeza	151:493$693

Exercicio de 1868 — 1869.

Credito votado pela Lei n. 1507 de 26 de Setembro de 1867 e Decreto n. 4442 de 24 de Dezembro de 1869	2.589:651$270
Despeza feita	2.936:214$961
Excesso de despeza	346:563$691

Exercicio de 1869 — 1870.

Credito votado pelas Leis ns. 1507, 1587 e 1750 de 26 de Setembro de 1867, 28 de Junho e 20 de Outubro de 1869 e Decreto n. 4659 de 29 de Dezembro de 1870	2.000:000$000
Decreto de 4474 de 14 de Fevereiro de 1870 (extraordinario)	2.407:220$467
Decreto n. 4609 de 15 de Outubro (extraordinario)	925:827$650
	5.333:048$117
Despeza feita	5.010:251$082
Excesso de credito	322:797$035

Exercicio de 1870 — 1871.

Credito votado pelas Leis ns. 1764 e 1836 de 28 de Junho e 27 de Setembro de 1870 e Decreto n. 4849 de 18 de Dezembro de 1871		2.034:050$000
Decreto n. 4608 de 15 de Setembro de 1870 (extraordinario)		3.365:950$000
		5.400:000$000
Despeza feita		5.400:000$000
A despeza total neste exercicio foi de		7.809:390$220
DEDUZIU-SE :		
Importancia despendida por conta do credito da Lei n. 1953 de 17 de Julho de 1871 (prolongamento)		2.409:390$225
Despeza por conta do credito ordinario		5.400:000$000

Exercicio de 1871 — 1872.

Credito votado pela Lei n. 1836 de 27 de Setembro de 1870 § 7.° e Decreto n. 5021 de 20 de Julho de 1872		2.034:050$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.679:889$729	
Em Londres	617:396$522	5.297:286$251
Excesso de despeza		3.263:236$251

Exercicio de 1872 — 1873.

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873		3.908:814$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.181:704$100	
Em Londres	939:802$115	5.121:506$215
Excesso de despeza		1.212:692$215

Exercicio de 1873 — 1874.

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873 e Decreto n. 5610 de 25 de Abril de 1874		3.908:814$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	3.760:285$685	
Em Londres	918:589$220	4.678:874$905
Excesso de despeza		770:060$905

Exercicio de 1874 – 1875.

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873		3.908:814$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	3.860:521$873	
Em Londres	313:997$297	4.174:519$170
Excesso de despeza		265:705$170

Exercicio de 1875 – 1876.

Credito votado pela Lei n. 2640 de 22 de Setembro de 1875		4.500:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.318:357$011	
Em Londres	529:924$220	4.848:281$231
Excesso de despeza		348:281$231

Exercicio de 1876 – 1877.

Credito votado pela Lei n. 2670 de 20 de Outubro de 1875	4.500:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	5.174:994$753
Excesso de despeza	674:994$753

Rio de Janeiro, 28 de Fevereiro de 1878.

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, Guarda-livros.

A 13.. E. de F. D. Pedro II.

Comparação da receita e despeza effectiva nos exercicios financeiros de 1866 — 1867 a 1876 — 1877, e indicação das médias da receita e despeza por kilometro em trafego, nos mesmos exercicios.

Exercicios.	Importancias.	Extensão média em trafego durante o exercicio.	Médias da receita e despeza por kilom. em trafego.
1866 — 1867.			
Receita	2.090:005$652	145k,304	14:383$675
Despeza effectiva	2.368:380$747		16:299$487
Deficit	278:375$095		
Relação da despeza para a receita	113,32 %		
1867 — 1868.			
Receita	2.609:687$387	197k,631	13:204$848
Despeza effectiva	2.249:246$027		11:381$038
Saldo	360:441$360		
Relação da despeza para a receita	86,18 %		
1868 — 1869.			
Receita	3.738:574$630	202k,564	18:456$263
Despeza effectiva	2.936:214$961		14:495$245
Saldo	802:359$669		
Relação da despeza para a receita	78,53 %		
1869 — 1870.			
Receita	4.007:360$928	221k,566	22:595$348
Despeza effectiva	5.010:251$082		22:612$905
Deficit	1.002:890$154		
Relação da despeza para a receita	125,02 %		

Exercicios.	Importancias.	Extensão média em trafego durante o exercício.	Médias da receita e despeza por kilom. em trafego.
1870 — 1871.			
Receita	5.247:813$923	237k,550	22:091$407
Despeza effectiva	5.400:000$000		22:732$506
Deficit	152:186$077		
Relação da despeza para a receita	102,90 °/o		
1871 — 1872.			
Receita	4.911:927$020	304k,585	16:126$621
Despeza effectiva	5.297:286$251		17:391$815
Deficit	385:359$231		
Relação da despeza para a receita	107,84 °/o		
1872 — 1873.			
Receita	6.848:362$570	339k,580	20:167$155
Despeza effectiva	5.121:506$215		15:081$884
Saldo	1.726:856$355		
Relação da despeza para a receita	74,78 °/o		
1873 — 1874.			
Receita	6.213:622$078	374k,817	16:577$748
Despeza effectiva	4.678:874$905		12:483$091
Saldo	1.534:747$173		
Relação da despeza para a receita	75,30 °/o		
1874 — 1875.			
Receita	8.438:428$989	419k,644	20:108$541
Despeza effectiva	4.174:519$170		9:947$763
Saldo	4.263:909$819		
Relação da despeza para a receita	49,47 °/o		

Exercicios.	Importancias.	Extensão média em trafego durante o exercicio.	Médias da receita e despeza por kilom. em trafego.
1875 — 1876.			
Receita	7.969:088$135	478k.666	16:648$536
Despeza effectiva	4.848:281$231		10:128$735
Saldo	3.120:806$904		
Relação da despeza para a receita	60,83 %		
1876 — 1877.			
Receita	8.550:024$678	521k,898	16:384$474
Despeza effectiva	5.174:994$753		9:915$720
Saldo	3.375:029$925		
Relação da despeza para a receita	60,52 %		

Rio de Janeiro, 28 de Fevereiro de 1878.

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, Guarda-livros.

B 1.

E. de F. D. P. II.—Mappa da distribuição do pessoal da Secção do Trafego, e do Telegrapho.

| EMPREGOS. | ESCRIPTORIO DO TRAFEGO. | CONDUCÇÃO DE TRENS. | ESTAÇÕES. | | |

B 2. E. de F. D. Pedro II.—Demonstração das receitas, por estações, no anno de 1877.

Classes.	Estações.	Passageiros. 1.ª Classe.	Passageiros. 2.ª Classe.	Passageiros. Total.	Passageiros. Producto.	Encommendas. Kilogrammas.	Encommendas. Producto.	Bagagens. Kilogrammas.	Bagagens. Producto.	Animaes. Numero.	Animaes. Producto	Carros. Numero.	Carros. Producto.	Mercadorias. Café. Kilogrammas	Mercadorias. Diversos Kilogrammas	Mercadorias. Total.	Mercadorias. Producto.	Rendas diversas.	Armazenagens.	Telegrapho.	Desvios.	Multas.	Total da renda.
1.ª classe.	Côrte	331,581	480,290	811,871	718:918$710	1,318,082	65:187$020	708,595	62:432$040	2,544	7:703$010	84	2:651$050	.....	103,511,500	103,511,500	2,176:434$910	2:308$010	11:800$070	9:581$700	.....	159$480	3,389:606$190
	Barra	7,388	22,592	29,980	61:038$721	51,706	1:528$970	73,782	3:503$521	509	1:709$200	5	758$000	3,053,251	1,251,315	3,201,566	100:428$810	160$380	3:028$780	1,650$700	108$000	309$000	171:158$010
	Entre Rios	6,541	19,216	25,757	43:247$000	40,350	2:718$010	59,725	1:897$240	576	1:539$210	52	2:636$200	1,710,500	1,036,188	2,736,148	95:278$000	218$000	1:118$010	1:015$200	.....	.....	144:554$720
	Porto Novo	7,723	16,828	24,551	35:750$300	31,111	1:570$930	76,092	5:098$150	737	3:267$000	8	255$000	21,419,095	141,068	21,862,163	926:126$260	278$320	7:856$080	1:221$000	.....	108$000	1,093:148$810
	Cachoeira	6,236	15,159	21,479	81:038$500	146,421	2:226$550	171,828	10:390$340	11,770	28:968$270	13	390$500	5,122,067	3,318,981	8,711,651	318:771$700	1:009$500	6:018$200	1:920$000	.....	50$000	475:276$500
2.ª classe.	Engenho Novo	95,127	151,002	246,129	35:852$000	20,501	224$000	21,931	2:538$800	252	328$800	.....	.....	.....	155,127	155,127	1:897$800	538$000	1:088$000	708$000	.....	708$000	41:119$720
	Cascadura	54,927	99,501	154,437	39:924$200	251,665	9:087$100	789,312	5:110$100	284	2:188$700	.....	.....	18,036	1,221,976	1,241,142	1:296$400	739$000	1:165$000	1:095$200	.....	150$000	48:576$600
	Belem	2,963	11,391	14,354	20:657$100	27,421	5:148$570	56,291	1:035$100	345	5:148$900	1	265$000	812,358	1,321,011	2,120,402	40:752$350	235$300	818$000	1:022$200	.....	58$000	71:119$880
	Desengano	1,631	8,841	13,495	32:941$000	30,781	9:058$100	69,962	2:852$800	190	9:148$210	1	252$000	6,101,257	612,916	6,716,193	158:808$100	75$000	890$000	1:018$200	.....	.....	197:080$810
	Rio Novo	1,170	3,520	5,150	14:878$000	10,788	685$000	25,876	1:027$800	136	7:018$280	70	2:938$700	5,723,189	1,561,728	7,285,717	206:027$320	65$000	5:078$000	1:288$000	.....	50$000	317:342$180
3.ª classe.	Sapopemba	11,858	25,880	41,727	23:361$300	151,194	1:068$000	263,517	2:146$000	591	4:148$220	4	296$000	14,174	2,008,856	2,028,030	1:437$100	35$200	290$000	1:378$200	.....	905$000	32:016$100
	Maxambomba	5,104	18,692	21,796	30:591$100	91,785	5:016$020	106,243	2:450$480	501	4:208$410	2	165$000	165,968	1,881,201	1,910,182	21:733$070	105$000	935$000	850$000	.....	130$000	59:147$010
	Queimados	2,351	10,832	13,183	15:191$000	148,291	997$000	39,138	690$000	388	2:608$000	.....	.....	67,035	1,338,509	1,405,783	57:517$000	125$240	1:150$010	1:048$000	.....	275$000	73:270$150
	Rio Ceio	1,637	6,681	8,318	10:924$000	11,781	1:982$001	26,146	5:418$100	1,801	1:303$500	.....	.....	890,065	2,240,126	3,100,131	39:878$150	305$010	2:018$200	1:078$200	.....	700$000	53:374$800
	Sant'Anna	3,177	6,201	9,380	15:018$000	27,190	1:793$240	21,064	856$250	251	5:188$100	2	115$000	1,877,410	235,500	2,112,910	30:172$000	93$000	1:884$120	3:802$100	.....	.....	57:506$570
	Commercio	4,115	10,209	14,354	32:032$000	20,188	8:657$01	56,196	2:563$000	317	1:011$600	26	3:198$000	5,392,128	377,531	5,769,864	116:728$000	218$100	1:252$010	6:188$700	810$000	218$000	185:577$820
	Pôrto	2,345	5,772	8,167	14:038$000	12,095	5:749$000	22,113	901$000	241	770$100	1	68$000	1,314,276	564,115	1,878,391	135:028$530	125$000	20:810$000	31:738$000	.....	.....	193:188$010
	Pacuhyba	6,231	15,058	21,907	31:165$000	26,613	9:428$000	46,721	1:713$170	231	612$570	9	518$000	3,170,885	840,564	4,011,448	121:205$700	105$000	1:030$000	801$200	.....	.....	165:301$470
	Serraria	2,819	6,285	9,104	18:457$000	.....	.....	34,292	1:040$000	42	121$210	1	86$700	3,248,705	639,911	3,888,653	118:016$210	326$500	657$510	410$100	.....	.....	140:802$700
	Paraibuna	3,249	7,108	10,357	22:271$800	14,757	1:910$100	23,282	1:249$000	157	288$210	7	988$000	6,329,116	568,022	6,888,018	210:613$100	425$500	1:063$000	1:313$000	.....	.....	271:084$000
	Matheus Barbôza	2,398	3,736	6,134	9:516$000	2,703	1:088$700	23,387	727$520	165	110$210	1	330$000	1,111,025	316,513	1,777,538	61:038$950	148$000	198$000	2:618$000	.....	.....	72:474$000
	João Gomes	2,284	7,856	10,140	35:572$000	21,317	1:256$800	37,566	1:354$000	210	1:090$800	1	208$000	457,284	1,372,012	1,501,328	35:370$050	210$000	1:991$170	5:788$000	.....	308$000	84:758$700
	Chiador	2,364	5,699	8,063	17:795$000	19,297	5:028$500	32,140	1:001$700	182	520$000	1	330$000	2,731,354	697,221	3,428,575	102:193$010	212$300	1:708$700	3:958$400	325$000	530$000	125:101$520
	Sapucaia	1,961	9,824	11,785	26:126$000	15,885	430$700	39,117	1:652$100	221	504$150	2	78$000	2,788,208	194,903	2,982,211	110:570$100	684$000	888$100	5:735$100	.....	105$000	149:019$850
	Vargem Alegre	2,212	4,662	6,874	12:800$700	10,112	2:068$800	27,340	1:001$120	161	248$100	1	39$000	2,283,648	318,961	2,602,609	55:963$600	800$	1:115$020	3:148$100	.....	400$000	70:730$120
	Pinheiros	2,111	5,220	7,331	14:319$000	10,111	521$580	22,341	8:651$100	197	551$100	1	75$000	1,374,201	187,233	1,561,434	55:731$000	118$000	818$120	3:158$000	.....	.....	62:302$750
	Volta Redonda	2,751	6,291	9,042	12:027$000	14,111	352$750	24,265	759$210	153	315$100	3	528$000	1,917,285	127,846	2,355,112	52:913$400	418$000	558$100	2:032$000	.....	.....	67:570$110
	Barra Mansa	8,602	18,919	27,521	50:205$000	22,433	8812$0	196,217	3:917$500	718	1:606$300	7	658$000	3,556,011	152,011	3,688,058	101:917$710	318$100	1:257$700	1:311$000	.....	205$000	160:587$170
	Divisa	4,054	10,851	14,904	23:838$000	26,629	765$400	18,140	1:131$010	157	1:011$700	7	1:350$000	2,380,231	1,360,100	3,720,348	88:508$750	258$020	1:068$700	6:148$000	985$000	158$000	117:537$950
	Rezende	8,201	19,570	27,771	56:938$000	20,470	1:217$000	81,451	3:516$570	1,091	7:016$170	8	1:120$000	3,752,263	100,100	3,852,363	128:728$000	278$200	2:718$010	1:378$200	.....	.....	198:685$150
	Campo Bello	3,131	7,451	10,582	19:276$200	14,484	1913$800	29,954	5:049$000	229	1:838$100	1	510$000	992,906	171,121	1,081,037	32:328$200	108$000	315$000	2:025$200	.....	.....	41:017$410
	Italiana	2,172	1,963	4,135	12:150$500	11,521	378$000	19,364	1,830$770	255	582$924	2	308$100	1,592,121	840,651	2,376,761	69:292$290	78$800	195$700	3:128$200	.....	.....	81:501$500
	Boa Vista	3,753	8,259	12,012	25:147$880	42,183	853$800	85,063	3:078$540	2,729	5:338$710	1	103$100	371,194	2,541,854	2,913,311	71:015$370	108$860	1:918$880	777$000	.....	.....	110:706$880
4.ª classe.	S. Francisco Xavier	21,092	16,992	71,084	11:170$000	.....	.....	3,586	819$200	75	230$050	.....	.....	.....	.....	.....	.....	800$	15$000	815$000	.....	20$000	12:199$110
	Officinas	17,922	25,295	41,217	9:918$500	.....	.....	21,649	825$000	67	208$000	.....	.....	.....	11,015	11,015	558$400	215$820	115$000	235$000	.....	.....	10:509$920
	Macacos	1,811	1,867	6,708	9:818$000	6,064	1818$850	30,188	777$120	63	118$050	1	93$100	327,174	661,194	988,248	9:717$070	388$000	163$100	2:168$000	.....	58$000	20:398$570
	Palmeiras	1,355	3,119	4,771	6:709$100	7,900	2025$000	16,322	329$700	18	258$100	.....	.....	.....	388,917	388,917	3:117$170	118$000	78$000	207$200	.....	.....	10:617$570
	Mendes	2,133	6,115	8,248	10:727$000	22,800	3385$011	19,092	835$710	111	303$100	10	348$100	779,315	245,723	1,025,038	15:288$310	109$200	108$000	2:018$000	.....	.....	27:221$610
	Ypiranga	1,021	3,885	4,856	6:195$000	6,814	2195$000	10,911	110$250	15	168$100	.....	.....	301,590	1,781,421	2,083,021	11:192$300	118$200	335$000	1:098$000	.....	.....	18:779$550
	Vassouras	1,715	8,459	13,371	27:113$200	14,878	3718$820	19,154	1,890$000	108	128$100	2	138$100	910,725	164,184	1,100,251	25:010$450	128$420	163$100	3:098$200	.....	.....	56:529$570
	Casal	617	1,395	2,012	3:196$500	2,121	378$570	7,005	203$100	11	82$510	.....	.....	121,450	220,013	341,463	5:126$700	888$200	109$000	738$000	.....	.....	8:551$800
	Espirito Santo	2,442	4,971	7,413	11:889$200	5,631	2613$420	11,118	666$180	81	307$200	.....	.....	307,186	19,750	327,236	20:375$570	220$000	390$000	3118$000	.....	.....	52:010$810
	Cedofeita	2,086	3,084	5,170	8:188$200	3,218	838$700	11,370	1,057$000	41	118$000	2	368$000	1,164,152	71,345	1,235,817	70:209$700	58$000	118$400	2148$000	.....	.....	73:265$000
	Heitor	1,390	2,817	4,207	1:558$000	3,953	718$550	9,533	285$700	59	154$110	.....	.....	1,104,108	94,222	1,198,330	61:018$180	138$00	168$000	808$000	.....	.....	67:110$810
	Juiz de Fóra	2,890	15,770	25,660	64:708$700	16,470	6738$400	103,801	6,011$700	232	1,018$710	10	2738$000	15,371	192,700	208,071	11:107$300	589$000	1536$000	1:613$000	.....	58$000	81:203$750
	Benfica	746	2,581	3,330	3,826$000	1,025	528$000	3,760	180$800	159	848$100	1	248$000	.....	57,064	57,064	818$470	558$00	158$010	798$000	.....	178$000	5,502$000
	Chapéo d'Uvas	610	3,196	4,106	4,938$000	3,854	1583$000	3,576	180$000	39	188$000	.....	.....	17,117	136,095	153,155	3:396$000	225$000	378$000	1018$000	.....	208$000	9:016$000
	Santa Fé	1,143	3,491	4,642	6,057$000	3,192	1218$700	11,845	128$210	62	112$010	3	948$100	794,190	142,518	936,708	28:816$100	248$000	78$000	1078$000	.....	.....	35:710$000
	Auta	1,860	4,367	6,233	8,276$000	10,501	3348$150	12,521	102$200	99	175$070	.....	.....	1,017,877	211,515	1,252,392	70:934$100	218$000	888$000	2578$000	.....	.....	75:620$100
	Ouro Fino	1,288	2,527	3,815	5,291$500	5,180	1129$500	8,284	229$000	123	238$300	.....	.....	110,276	92,566	202,842	18:008$000	88$760	168$000	1248$000	.....	208$000	21:202$100
	Conceição	1,364	1,351	1,715	7:310$500	7,775	2015$000	10,434	120$500	69	129$200	1	148$000	1,235,855	181,458	1,417,313	52:218$400	108$920	3158$000	1188$500	.....	248$000	61:819$820
	Pombal	1,613	3,173	4,786	4:218$000	1,884	103$000	13,013	318$800	79	125$030	1	128$000	671,795	168,201	840,296	20:595$500	178$010	248$000	1528$000	.....	.....	26:268$000
	Suruby	24	75	99	243$000	318	238$010	302	218$021	1	15$100	.....	.....	.....	3,928	3,928	182$700	.....	.....	28$000	.....	.....	473$010
	Queluz	2,920	6,971	9,910	12:891$500	12,334	3128$700	22,094	566$200	218	1128$710	1	198$200	876,655	153,454	1,030,028	33:884$380	108$140	268$500	308$000	.....	.....	48:188$190
	Lavrinhas	1,960	5,756	7,725	9:071$200	8,119	1725$500	11,119	318$500	130	478$010	.....	.....	1,155,154	72,116	1,227,270	17:884$730	118$190	210$000	1058$000	.....	.....	57:808$070
Paradas.	S. Christovão	13,273	17,374	30,647	10:013$600	15,187	5545$520	41,935	1:038$700	117	408$050	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75$200	18$100	.....	.....	.....	11:916$570
	Riachuelo	21,270	53,815	88,085	12:403$700	1,535	308$800	8,500	6178$100	78	178$800	.....	.....	.....	239,000	239,000	1038$500	308$000	118$700	.....	.....	105$000	13:267$200
	Todos os Santos	56,121	59,556	115,677	26:728$700	.....	.....	17,257	1:472$210	121	258$710	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1528$000	178$000	.....	.....	108$000	28:164$100
	Piedade	11,593	25,732	37,235	8:134$500	.....	.....	3,161	158$320	51	158$220	.....	.....	.....	.....	.....	.....	248$000	8$000	.....	.....	108$000	8:658$010
	Bifurcação	92	291	383	248$000	.....	.....	271	13$550	1	8$000	.....	.....	.....	51,386	51,386	691$000	138$00	.....	38$00	.....	.....	895$400
	Conta do Governo e Construcção	820,948	1,356,240	2,215,678	1,910:114$880	2,853,764	93:913$230	3,774,166	155:048$780	37,722	77:318$351	389	8,117$000	108,919,718	148,476,672	257,396,281	6,778:818$641	5:116$500	22:162$180	31:018$700	129$000	1:578$280	9,176:046$351
	Est. da E. de S. Paulo e Rio de Janeiro	1,364¼	2,170¼	3,534	52:111$250	.....	.....	53,295	8:187$480	591	1,378$050	2	318$500	5,286,136	1,010,618	6,284,754	267:318$240	.....	.....	19:918$200	.....	.....	158:761$515
	Est. da E. de Rezende a Arêas	21	24	50	120$000	192	128$700	152	218$200	.....	.....	.....	.....	38,171	386	38,557	1:138$200	.....	.....	571$000	.....	.....	210:017$150
		822,235¼	1,412,922¼	2,245,178	2,082,473$570	2,858,709	91,233$700	3,827,605	168:193$960	38,377	79,088$100	391	8,435$580	111,210,025	158,002,870	272,812,895	7,467:275$320	5:116$500	22:162$180	31:589$900	129$000	1:578$280	9,606:125$351
	A deduzir. Pertencentes:																						
	Da E. F. S. Paulo e Rio de Janeiro	.....	.....	.....	45,678$000	.....	2:908$730	.....	1:707$500	.....	119$150	.....	319$510	.....	.....	.....	45:075$090	.....	.....	218$000	.....	.....	95:721$030
	» » » Rezende a Arêas	.....	.....	.....	218$000	.....	48$00	.....	18$021	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1168$910	.....	.....	.....	.....	.....	1138$910
	» » União & Industria	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300:000$000	.....	.....	.....	.....	.....	300:000$000
		.....	.....	.....	45,678$000	.....	3:048$530	.....	1:726$610	.....	119$150	.....	319$510	.....	.....	.....	346:243$910	.....	.....	218$000	.....	.....	396:859$940
	Pertencente á E. F. D. Pedro II	822,235¼	1,412,922¼	2,245,178	2,036,795$570	2,858,709	90:758$170	3,827,605	166:467$390	38,377	78,968$950	391	7,976$070	111,210,025	158,002,870	272,812,895	6,821:025$410	5:116$500	22:162$180	31:372$900	129$000	1:578$280	9,209:266$411

Na renda das estações da Estrada de Ferro D. Pedro II estão incluidas as quotas das Estradas estranhas.

A renda das estações das Estradas de S. Paulo e Rio de Janeiro e a de Rezende a Arêas representa sómente a parte pertencente á Estrada de Ferro D. Pedro II.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Contador, Antonio José Trench.

B 3. E. de F. D. Pedro II.—Demonstração mensal das receitas no anno de 1877, com exclusão da renda pertencente ás Estradas extranhas.

MEZES.	PASSAGEIROS. 1.ª Classe.	PASSAGEIROS. 2.ª Classe.	PASSAGEIROS. TOTAL.	PASSAGEIROS. PRODUCTO.	ENCOMMENDAS. Kilos.	ENCOMMENDAS. PRODUCTO.	BAGAGENS. Kilos.	BAGAGENS. PRODUCTO.	ANIMAES. Numero.	ANIMAES. PRODUCTO.	CARROS. Numero.	CARROS. PRODUCTO.	MERCADORIAS. Café. Kilogrammos.	MERCADORIAS. Diversos. Kilogrammos.	MERCADORIAS. TOTAL. Kilogrammos.	MERCADORIAS. PRODUCTO.	BENDAS DIVERSAS.	ARMAZENAGENS.	TELEGRAPHO.	DESVIOS.	MULTAS.	PRODUCTO GERAL.
Janeiro	61.817	106.166	169.983	145:905$900	.....	.....	350.241	17:348$500	2.935	5:765$500	30	175$500	11.815.682	13.032.836	24.848.518	5:638:025$731	88$000	2:180$510	2:046$000	79$000	18$000	168:302$503
Fevereiro	58.555	79.884	138.439	137:823$300	.....	.....	518.755	13:562$850	1.989	1:175$150	26	385$100	6.218.842	11.889.010	18.108.802	1:312:168$975	81$500	1.755$350	2:228$300	91$000	110$000	508:140$025
Março	65.097	111.219	176.316	118:791$900	.....	.....	580.671	17:206$500	2.601	5:646$650	25	530$500	9.103.384	11.116.511	20.119.895	511:251$425	102$000	1.849$110	2:612$300	70$000	100$000	662:020$085
Abril	60.850	111.120	183.380	157:025$000	130.813	1:122$330	376.198	11:013$650	2.711	5:700$540	31	151$300	8.182.061	13.293.154	21.475.215	559:173$165	157$000	1.738$060	2:156$800	70$000	322$000	722:652$715
Maio	71.041	117.120	188.161	159:524$000	166.282	5:595$150	316.150	12:375$650	3.275	6:591$150	31	465$900	4.711.515	12.052.296	16.767.811	380:758$511	32$180	1.175$600	2:710$900	50$000	198$900	579.830$901
Junho	81.651	132.106	213.757	208:187$100	164.071	6:975$750	401.020	16:821$000	3.490	6:131$600	40	1:005$500	4.292.276	16.545.536	20.837.812	490:816$168	201$050	3:817$150	3:035$900	70$000	212$500	606.597$588
Total do 1.º Semestre	415.203	682.724	1.097.926	956:488$900	162.072	16:093$980	2.730.556	95:079$150	17.103	31.150$510	185	2:917$400	13.586.910	77.921.013	121.506.923	2.900:310$510	1.001$020	12:901$850	18.579$000	113$000	1:638$000	4.077:817$950
Julho	80.731	121.782 ½	202.516 ½	180:001$450	148.188	6:130$350	329.021	16.301$050	3.061	6.855$520	10	1:079$500	11.612.777	12.728.575	24.341.352	591:062$218	165$520	1.968$150	3.216$500	74$000	103$920	821.285$105
Agosto	100.958 ½	118.230	188.178 ½	179:708$310	323.284	11:501$510	237.101	12.756$000	1.301	8.650$500	31	258$000	11.163.123	11.656.958	23.821.341	748:750$575	892$050	891$050	2:938$000	83$000	107$000	956.922$985
Setembro	72.201 ½	121.328	191.318 ½	181:074$000	100.091	12:815$160	459.191	11.789$310	3.194	6:808$100	31	621$800	11.901.522	13.151.261	25.055.863	751:520$128	707$000	1.658$150	3:331$900	185$000	110$000	955.608$338
Outubro	61.732 ½	116.211 ½	177.947	172:661$900	123.095	13.716$350	119.093	10:584$080	1.065	8.310$710	50	2.075$250	13.317.265	11.681.764	28.029.149	746:621$038	1.108$500	1.251$300	2.639$900	328$000	35$000	978:073$018
Novembro	60.268 ½	117.119 ½	177.388	165:182$890	179.143	12:758$000	116.250	9.262$010	3.158	7.079$281	25	188$820	7.900.835	13.512.081	21.341.016	537.543$518	815$100	1.763$150	2:238$200	.....	.....	724:805$153
Dezembro	71.318 ½	132.295	203.553 ½	191:381$150	515.490	16:488$700	133.101	10:884$050	3.211	7:001$100	10	288$000	8.156.632	12.358.108	20.514.740	528:263$121	671$000	3.733$050	3.265$700	.....	505$000	762:561$532
Total do 2.º Semestre	417.002 ½	730.165 ½	1.147.232	1.070:333$610	2.296.611	73:573$191	1.094.910	71.652$610	21.280	44:481$910	216	5.028$570	50.053.185	80.081.825	151.331.311	3.203:517$230	4.144$850	9.272$650	17:818$090	207$000	103$920	5.211:423$590
Total do anno de 1877	832.205 ½	1.412.922 ½	2.245.158	2.026.771$510	2.458.706	90:573$150	3.825.566	166:731$760	38.377	78:632$420	401	7.945$970	111.240.095	158.002.838	272.812.933	6.821.035$740	5.145$900	22:082$180	31:372$000	620$000	1:578$580	9.289:204$010
Total do anno de 1876	674.112	1.157.150	1.831.262	1.689:187$310	.....	.....	5.415.130	151:250$110	37.022	72:103$330	398	6:023$900	101.350.300	131.155.303	232.505.603	5.281.723$190	1.517$980	21:673$310	32:116$450	1.481$000	1:018$580	7.087:221$580
Differença em 1877 — Para mais	158.113 ½	255.772 ½	413.812	337.284$510	.....	1.248.772 ½	.....	83:219$570	755	6.482$390	61	1:052$970	12.889.795	15.117.567	28.037.292	810:299$800	3:628$520	.....	1:255$610	.....	138$800	1.284:039$410
Differença em 1877 — Para menos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.065$160	.....	861$000	.....	.....

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Contador, Antonio José Trench.

B 4. E. de F. D. Pedro II.— Demonstração da carga e importancia dos fretes com que concorreu a Companhia União e Industria no anno de 1877.

EXPORTAÇÃO					IMPORTAÇÃO			TOTAL EM AMBAS AS DIRECÇÕES	
PROCEDENCIA.	CAFÉ. Kilogrammas	DIVERSOS. Kilogrammas	TOTAL.	FRETE.	DESTINO.	DIVERSOS. Kilogrammas	FRETE.	KILO-GRAMMAS.	FRETE.
Entre Rios	1.730.711	27.176	1.757.887	59:199$248	Entre Rios	101.127	2:334$288	1.859.014	61:533$536
Serraria	2.605.703	4.518	2.610.221	93:592$884	Serraria	328.760	9:110$336	2.938.981	102:703$220
Parahybuna	5.963.343	10.378	5.973.721	225:449$028	Parahybuna	1.654.365	44:618$032	7.628.086	270:067$060
Espirito Santo	803.415	24	803.439	31:787$108	Espirito Santo	25.428	882$816	828.867	32:669$924
Mathias Barbosa	2.002	.....	2.002	83$420	Mathias Barbosa	54.794	1:452$972	56.796	1:536$392
Cedofeita	69.177	.....	69.177	2:907$240	Cedofeita	13.633	457$368	82.810	3:364$608
Retiro	992.333	.....	992.333	42:884$956	Retiro	6.127	203$340	998.460	43:088$296
Juiz de Fora	.....	.....	.....	.....	Juiz de Fora	370.741	13:164$940	370.741	13:164$940
Rio Novo	4.227.077	391.178	4.618.255	208:892$316	Rio Novo	3.514.554	114:053$216	8.132.809	322:945$532
Santa Fé	570.130	.....	570.130	19:909$152	Santa Fé	11.485	252$724	581.615	20:161$876
Chiador	2.251.414	32.425	2.283.839	82:792$612	Chiador	377.388	13:453$772	2.661.227	96:246$384
Anta	756.093	3.354	759.447	28:441$204	Anta	85.113	2:258$900	844.560	30:700$104
Sapucaia	2.548.008	23.385	2.571.393	99:972$372	Sapucaia	365.459	10:436$176	2.936.852	110:408$548
Ouro Fino	.....	.....	.....	.....	Ouro Fino	3.981	138$248	3.981	138$248
Conceição	896.198	1.564	897.762	37:025$468	Conceição	88.475	3:055$196	986.237	40:080$664
Porto Novo	1.744.520	3.133	1.747.653	74:619$532	Porto Novo	416.168	14:441$404	2.163.821	89:060$936
Total	25.160.124	497.135	25.657.259	1.007:556$540	Total	7.417.598	230:313$728	33.074.857	1.237:870$268

DEMONSTRAÇAO MENSAL.

MEZES.	Peso em kilogrammas.	Frete.	Quota de 25 % pertencente a Companhia União e Industria.	Quota de 25 % que passou para renda da Estrada.	Importancia com o desconto de 25 %.	TOTAL da renda da Estrada.
Janeiro	2.956.984	110:528$868	27:632$217	.....	82:896$651	82:896$651
Fevereiro	1.835.730	66:243$260	16:560$815	.....	49:682$445	49:682$445
Março	3.202.292	123:017$020	30:754$255	.....	92:262$765	92:262$765
Abril	2.810.706	98:659$860	24:664$965	.....	73:994$895	73:994$895
Maio	1.470.249	53:953$080	13:488$270	.....	40:464$810	40:464$810
Junho	1.370.483	49:812$068	12:453$017	.....	37:359$051	37:359$051
Julho	2.759.046	106:714$688	26:678$672	.....	80:036$016	80:036$016
Agosto	3.756.041	143:885$380	35:971$345	.....	107:914$035	107:914$035
Setembro	4.336.580	168:143$088	42:035$772	.....	126:107$316	126:107$316
Outubro	4.038.118	144:905$248	36:226$312	.....	108:678$936	108:678$936
Novembro	2.310.438	86:470$368	21:617$592	.....	64:852$776	64:852$776
Dezembro	2.228.190	85:537$340	11:916$768	9:467$567	64:153$005	73:620$572
Total	33.074.857	1.237:870$268	300:000$000	9:467$567	928:402$701	937:870$268

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Contador, **Antonio José Trench.**

B. 5. E. de F. D. Pedro II.—Trafego mutuo com a Estrada de Ferro de S. Paulo e Rio de Janeiro, no anno de 1877.

E. de F. D. Pedro II.—Demonstração do movimento de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, etc., da Estrada de Ferro D. Pedro II, para a Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro, pertencendo o producto sómente a esta ultima Estrada, no anno de 1877.

MEZES.	VIAJANTES.				BAGAGENS		ENCOMMENDAS.		ANIMAES.		CARROS.		TELEGRAMMAS.	MERCADORIAS.		PRODUCTO TOTAL.
	1.ª Classe.	2.ª Classe	TOTAL.	PRODUCTO.	Kilos.	PRODUCTO.	Kilos.	PRODUCTO.	Numero.	PRODUCTO.	Numero.	PRODUCTO.		Kilos.	PRODUCTO.	
Julho	219	332	551	1:158$280	2:126	67$080	1.981	310$500	.....	.....	.....	.....	108$800	380.514	6:385$850	11:257$510
Agosto	371	616	987	2:081$020	7.381	151$200	1.653	740$350	8	22$600	.....	.....	388$800	491.297	7:206$000	17:695$000
Setembro	310	570	928	1:255$120	6.254	203$120	3.853	536$880	1	5$100	3	147$200	518$100	154.740	6:600$600	11:958$720
Outubro	354	612	966	2:103$080	6.482	374$050	1.823	670$100	19	65$010	2	39$080	248$100	519.730	9:358$280	18.630$480
Novembro	350	560	910	1:716$010	5.382	208$150	3.093	571$800	6	195$600	31	1188$740	225$800	559.507	7:515$700	16:339$120
Dezembro	131	86	1.251	2:003$020	7.265	378$100	6.187	620$730	6	95$150	1	105$800	563$100	576.023	7:725$010	17:816$200
Total	2.051	3.636	5.097	15:675$070	35.190	1:760$500	25.593	3:400$730	40	140$150	9	319$510	217$500	3.011.811	45:075$000	96.721$000

E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro.—Demonstração do movimento de viajantes, bagagens, encommendas, animaes, etc., da Estrada de Ferro de S. Paulo e Rio de Janeiro, para a Estrada de Ferro D. Pedro II, pertencendo o producto sómente a esta ultima Estrada, no anno de 1877.

MEZES.	VIAJANTES.				BAGAGENS E ENCOMMENDAS.		ANIMAES.		CARROS.		TELEGRAMMAS.	MERCADORIAS.				PRODUCTO TOTAL.
	1.ª Classe.	2.ª Classe.	TOTAL.	PRODUCTO.	Kilos.	PRODUCTO.	Numero.	PRODUCTO.	Numero.	PRODUCTO.		Café. Kilogrammas	Diversos. Kilogrammas	TOTAL. Kilogrammas	PRODUCTO.	
Julho	300	322 ½	622 ½	5:711$970	9.288	1:612$600	16	186$140	.....	.....	508$800	325.679	130.038	455.687	18:270$130	25:883$030
Agosto	274 ½	321	635 ½	5.172$000	8.591	1.155$700	235	380$840	.....	.....	1125$000	729.070	223.151	952.221	38:210$620	45:662$360
Setembro	292 ½	396	688 ½	5.098$200	10.197	1:610$120	197	300$510	.....	.....	788$300	865.402	284.334	1.149.855	48:946$620	57:000$750
Outubro	192 ½	323 ½	515	1:510$100	6.707	926$280	17	85$050	1	6$150	903$700	1.309.482	131.139	1.440.821	64:542$400	66:990$900
Novembro	299 ½	326 ½	625	5.031$200	9.646	1:591$240	26	121$000	.....	.....	1068$200	963.854	187.145	1.150.998	49:317$480	56 773$030
Dezembro	212 ½	372	611 ½	4 955$150	8.818	1 258$300	70	260$880	1	258$500	1238$100	1.062 660	139.541	1.202.201	51:012$070	57:705$400
Total	1.534 ½	2 186 ½	3.721	32 111$250	53.246	8:487$840	561	1:435$050	2	31$750	5718$700	5.286.136	1.095.618	6.381.754	267:318$620	310:017$150

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Contador, **Antonio José Trench.**

B 6.

E. de F. D. Pedro II. — Movimento do trafego, por secções e ramaes, durante o anno de 1877. com exclusão da renda pertencente ás Estradas extranhas.

		Para a 1.ª secção.		Para a 2.ª secção.		Para a 3.ª secção.		Para a 4.ª secção.		Para o ramal de Macacos.		Para o ramal de Porto-Novo.		Para o ramal de S. Paulo.		Para as estações da E. F. S. Paulo		Para as estações da de Hezende a Arêas		Total geral.	
		Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.
VIAJANTES.	Da 1.ª secção	1.643.122	417:755$510	18.189	51:920$000	20.372	104:503$700	10.863	98:718$100	5.954	8:275$100	12.681	100:878$100	25.359	161:135$600	4.096	36:911$500	8	628$100	1.701.317	986:901$810
	Da 2.ª »	17.238	52:333$000	21.701	7:855$100	8.751	9:868$800	955	1:701$100	581	573$400	1.796	9:151$200	10.223	18:898$000	257	1:388$000	.....	$	61.376	101:700$700
	Da 3.ª »	19.847	103:291$700	8.774	10:195$600	17.971	35:295$100	10.412	20:560$700	126	374$700	11.619	23:191$400	2.768	8:873$600	.....	$	.....	$	101.405	202:160$200
	Da 4.ª »	10.016	90:238$800	927	1:522$700	9.898	19:658$200	22	117$100	22	117$100	3.720	13:326$100	317	2:055$100	.....	$	.....	$	92.000	201:891$200
	Do Ramal de Macacos	5.905	8:109$700	618	602$600	432	893$100	31	157$100	410	150$100	27	113$500	113	318$800	.....	$	.....	$	7.268	10:389$500
	Do Ramal de Porto-Novo	11.274	91:711$900	1.053	8:057$800	11.317	22:652$800	3.617	12:812$900	31	185$700	31.622	21:520$100	804	5:067$200	.....	$	.....	$	60.646	169:278$800
	Do Ramal de S. Paulo	24.178	157:957$500	9.160	17:394$500	2.859	6:017$600	131	3:015$100	127	262$100	1.258	7.856$100	123.551	130:705$900	1.349	3:602$020	6	68$100	169.362	329:702$820
	Das est. da E. F. S. Paulo	3.016	28:993$200	360	1:003$050	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	391	1:315$000	.....	$	.....	$	3.721	32:141$250
	» » » E. F. Rez. a Arêas	9	180$000	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	11	728$000	.....	$	.....	$	50	1208$000
	Total	1.741.601	951:212$210	62.340	106:107$850	101.303	202:512$700	93.101	211:150$000	7.294	10:018$100	68.120	179:271$500	169.158	332:115$000	5.702	41:952$720	11	685$000	2.245.178	2.036:771$910
ENCOMMENDAS.		Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.
	Da 1.ª secção	1.556.111	11:835$200	109.956	4:038$300	131.707	9:917$600	18.618	10:355$500	22.215	6:118$200	11.101	6:387$181	151.316	15:918$200	23.854	1:387$700	218	288$210	2.097.811	67:191$700
	Da 2.ª »	15.111	1:249$600	18.974	452$270	11.558	2:205$310	1.161	1:018$870	913	195$730	2.103	171$110	15.167	11:889$100	123	108$780	.....	$	127.710	2:717$720
	Da 3.ª »	52.761	2:613$710	5.341	130$220	55.120	727$570	15.711	687$500	111	88$900	22.013	1:178$200	2.829	151$580	27	48$050	.....	$	154.001	1:972$300
	Da 4.ª »	20.931	1:823$600	831	60$630	1.747	202$850	52.731	1.185$180	50	152$41	1.381	331$000	291	385$100	.....	$	.....	$	80.808	3:878$580
	Do Ramal de Macacos	1.832	134$100	850	178$110	142	109$720	24	18$200	50	58$500	131	118$100	.....	$	.....	$	.....	$	6.094	1848$830
	Do Ramal de Porto-Novo	21.135	1:808$850	1.107	88$580	10.921	377$610	3.561	285$110	76	15$560	50.157	1.847$710	173	40$510	.....	$	.....	$	87.111	3:285$100
	Do Ramal de S. Paulo	115.092	4:760$230	11.653	270$510	2.130	118$220	958	117$600	719	215$960	1.020	122$100	167.122	2.771$100	2.193	578$050	.....	$	291.173	8:276$140
	Das est. da E. F. S. Paulo	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$
	» » » E. F. Rez. a Arêas	67	75$000	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	125	58$750	.....	$	.....	$	192	133$750
	Total	1.816.137	27:251$130	178.815	5.657$850	210.425	11:621$200	112.813	14:285$170	21.251	698$600	121.508	8.327$631	338.205	19:141$200	26.205	1:603$010	218	288$210	2.858.796	90:758$170
BAGAGENS.		Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas	Producto	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.
	Da 1.ª secção	1.671.978	31:917$800	68.749	3:388$100	97.268	9:235$870	50.561	10:100$200	18.207	4:015$700	12.266	7:218$200	110.135	16:525$250	27.506	5.140$350	35	58$970	2.127.798	81:178$270
	Da 2.ª »	14.612	2:501$210	41.802	1.631$100	16.045	3:036$100	1.042	531$170	2.306	129$850	5.176	181$200	21.191	1:223$050	302	158$170	.....	$	161.956	5.612$180
	Da 3.ª »	110.222	7:146$120	13.518	303$050	111.155	1.531$810	21.127	1:067$100	112	208$850	36.645	1:293$120	9.511	550$100	.....	$	.....	$	324.221	12:128$180
	Da 4.ª »	67.371	10:167$100	3.771	310$650	28.012	1.221$000	171.711	4:131$100	25	28$200	19.094	1:371$100	2.952	378$050	.....	$	.....	$	292.395	17:623$300
	Do Ramal de Macacos	22.880	858$700	6.580	12$850	113	58$900	35	18$700	451	48$700	121	215$100	191	373$010	.....	$	.....	$	30.517	788$920
	Do Ramal de Porto-Novo	17.311	5:870$430	5.051	171$160	25.286	911$100	15.011	970$870	573	433$300	101.907	1.238$250	3.718	185$400	.....	$	.....	$	191.103	10:001$800
	Do Ramal de S. Paulo	261.135	17:212$210	32.184	1:033$600	10.389	707$170	2.111	318$710	525	278$100	6.700	759$810	370.835	7.008$580	7.727	312$810	.....	$	701.418	27:190$100
	Das est. da E. F. S. Paulo	11.951	7:605$730	1.115	164$800	55	78$700	71	178$700	.....	$	.....	$	7.059	394$100	.....	$	.....	$	59.257	8:187$950
	» » » E. F. Rez. a Arêas	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	152	238$220	.....	$	.....	$	152	238$220
	Total	2.295.163	81:293$950	179.818	6:623$500	292.154	11:065$180	281.641	17:171$000	23.203	624$800	201.259	12:159$580	570.018	26:058$220	35.535	5:556$380	35	58$970	3.885.565	166:705$010
ANIMAES.		Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.
	Da 1.ª secção	3.711	1:235$730	322	720$810	521	2:231$020	138	1:150$100	31	125$100	187	1.001$100	392	1:185$800	20	111$500	.....	$	5.351	10:111$800
	Da 2.ª »	2.119	1.801$620	102	218$800	93	219$210	13	87$100	.....	$	112	717$200	211	715$270	16	208$510	.....	$	2.696	3:120$870
	Da 3.ª »	615	1.530$170	90	171$800	555	817$100	205	636$620	1	25$000	172	1:621$760	187	517$000	.....	$	.....	$	2.075	5:516$250
	Da 4.ª »	317	2.520$500	31	167$100	172	525$810	600	1:278$920	.....	$	111	611$100	16	101$170	.....	$	.....	$	1.170	5:530$700
	Do Ramal de Macacos	63	375$710	.....	$	1	15$100	.....	$	.....	$	1	30$100	.....	$	.....	$	.....	$	61	420$920
	Do Ramal de Porto-Novo	151	1.024$100	91	717$710	385	1:102$200	100	622$100	3	145$800	700	760$710	13	158$220	.....	$	.....	$	1.502	1:926$200
	Do Ramal de S. Paulo	19.207	37:015$920	471	9.015$550	147	2.025$720	129	645$970	.....	$	111	1:209$600	1.057	5.001$800	13	388$170	.....	$	21.658	47:938$820
	Das est. da E. F. S. Paulo	211	506$130	218	381$100	6	615$000	33	176$100	.....	$	5	718$100	88	115$700	.....	$	.....	$	591	1:437$050
	» » » E. F. Rez. a Arêas	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$
	Total	26.473	46:482$320	1.329	3.191$350	2.109	7:053$150	1.308	1.601$530	37	785$710	1.728	6:027$930	5.001	13:122$100	49	178$200	.....	$	38.377	78:938$850
CARROS.		Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero	Producto.	Numero.	Producto
	Da 1.ª secção	20	1.565$100	11	2.178$900	21	572$000	11	520$600	1	150$00	9	330$000	8	2.335$00	8	235$200	.....	$	92	2:381$700
	Da 2.ª »	1	85$200	7	278$200	.....	$	.....	$	2	178$200	1	213$00	5	195$000	.....	$	.....	$	17	1.108$800
	Da 3.ª »	2	418$500	4	458$100	45	212$100	5	605$800	.....	$	20	2.108$00	5	725$000	.....	$	.....	$	71	4.708$300
	Da 4.ª »	6	213$800	.....	$	2	178$800	21	341$800	.....	$	6	125$000	61	2.161$900	.....	$	.....	$	105	2:818$100
	Do Ramal de Macacos	1	68$100	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	1	68$100
	Do Ramal de Porto-Novo	2	768$100	5	389$200	.....	$	.....	$	2	268$000	8	738$100	2	708$100	.....	$	.....	$	20	3.928$100
	Do Ramal de S. Paulo	22	4.568$800	6	455$100	9	313$100	7	201$100	.....	$	2	735$000	17	52$000	.....	$	.....	$	63	1:101$000
	Das est. da E. F. S. Paulo	1	235$000	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	1	98$150	.....	$	.....	$	2	333$150
	» » » E. F. Rez. a Arêas	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$
	Total	55	1.888$100	31	518$200	67	935$000	56	1.136$800	6	596$00	45	896$800	121	3.178$350	8	270$200	.....	$	101	7:976$070
MERCADORIAS.		Kilogrammas	Producto.	Kilogrammas.	Producto	Kilogrammas	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto	Kilogrammas.	Producto	Kilogrammas.	Producto	Kilogrammas	Producto.	Kilogrammas.	Producto.
	Da 1.ª secção	21.035.119	97:213$900	7.413.611	101:565$010	15.973.213	311.512$210	25.004.228	711:821$010	1.262.854	9.833$750	15.061.234	112.018$805	21.811.707	731.806$100	2.881.702	93.157$500	5.321	21780$20	113.628.411	2.537.555$017
	Da 2.ª »	10.225.640	177:027$720	1.001.845	1.109$950	1.079.811	3:088$200	221.567	2:027$000	172.978	1.588$100	751.801	6.160$50	1.551.108	7:570$500	31.819	3.088$20	.....	$	15.010.622	190:517$850
	Da 3.ª »	21.050.564	130:921$315	777.632	1.053$850	2.315.725	22.813$110	528.658	13:015$100	6.267	16.583$20	688.719	1:119$700	350.930	2.901$50	50.273	319$170	.....	$	28.788.688	175:358$135
	Da 4.ª »	22.652.295	762.285$910	9.144	240$220	308.887	1.017$500	5.115.303	62.779$100	1.551	378$100	405.164	3.732$000	20.041	9.031$100	.....	$	.....	$	28.113.220	831:051$200
	Do Ramal de Macacos	785.973	7.545$620	20.761	1.381$0	133.500	1.588$0	321	58$100	.....	$	11.851	1.512$210	13.331	29.458$0	.....	$	.....	$	1.039.621	10:948$600
	Do Ramal do Porto-Novo	1.556.257	1.191.855$265	16.761	201$200	107.883	2.155$180	71.088	1.170$200	456	118$800	1.015.166	20.058$810	11.112	571$500	2.011	818$020	.....	$	32.101.801	1.196:215$905
	Do Ramal de S. Paulo	32.151.795	1.050.919$050	511.061	1.575$000	276.012	1.731$500	30.107	1.291$170	13.578	153$300	177.313	1.515$400	3.911.004	24.209$610	38.696	3.029$750	.....	$	37.111.125	1.100:489$500
	Das est. da E. F. S. Paulo	6.055.551	261.511$160	15.718	31.920	837	318$10	775	818$110	.....	$	6.070	161$110	382.700	2.117$800	.....	$	.....	$	6.380.754	267:318$200
	» » » E. F. Rez. a Arêas	31.300	1.023$520	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	.....	$	257	711	.....	$	.....	$	31.557	1.124$200
	Total	154.317.759	1.201.555$907	9.857.708	101:966$370	20.161.951	351.560$68	31.971.952	816.511$780	1.467.781	10.659$780	19.155.998	461:618$675	35.989.951	770:950$850	3.015.521	97:823$300	5.321	2178$20	272.812.835	6.821:025$719

B 7. E. de F. D. Pedro II.— Movimento e producto de viajantes por secções, nos trens de passageiros e mixtos, exclusive os dos suburbios, durante o anno de 1877.

PROCEDENCIA.	EM 1877.		EM 1876.		DIFFERENÇAS EM 1877.			
					NUMERO DE VIAJANTES.		PRODUCTO.	
	NUMERO DE VIAJANTES.	PRODUCTO.	NUMERO DE VIAJANTES.	PRODUCTO.	Para mais.	Para menos.	Para mais.	Para menos.
Da 1.ª Secção.....	176.472	638:330$640	210.978	569:108$200	.....	34.506	69:222$440	
Da 2.ª Secção.....	62.340	106:407$850	57.129	98:145$100	5.211	.....	8:262$750	
Da 3.ª Secção.....	104.303	202:542$700	93.971	185:077$300	10.332	.....	17:465$400	
Da 4.ª Secção.....	93.401	211:150$000	65.038	152:784$800	28.363	.....	58:365$200	
Do ramal de Macacos.....	7.236	10:038$400	6.994	8:984$100	242	.....	1:054$300	
Do ramal do Porto-Novo..	68.120	179:274$500	56.586	145:470$300	11.534	.....	33:804$200	
Do ramal de S. Paulo.....	169.458	332:145$000	159.859	301:981$700	9.599	.....	30:163$300	
Das estações da E. F. de S. Paulo.....	5.702	41:932$720	.....	.....	5.702	.....	41:932$720	
Das estações da E. F. de Rezende a Arêas.....	14	68$500	.....	.....	14	.....	68$500	
TOTAL	687.046	1.721:890$310	650.555	1.461:551$500	70.997	34.506	260:338$810	
					36.491			

O producto de 1.721:890$310, representa a renda desta estrada, por ter-se deduzido o que pertence ás estradas estranhas.
No número dos viajantes foram comtemplados todos os transportes do Governo, etc.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Contador, Antonio José Trench.

B. 8.

E. de F. D. Pedro. II. — Movimento e producto de viajantes entre as estações de Suburbios no anno de 1877.

MEZES.	CORTE. 1.ª classe.	CORTE. 2.ª classe.	CORTE. Total	CORTE. Producto.	S. CHRISTOVÃO. 1.ª classe.	S. CHRISTOVÃO. 2.ª classe.	S. CHRISTOVÃO. Total.	S. CHRISTOVÃO. Producto.	S. FRANCISCO XAVIER. 1.ª classe.	S. FRANCISCO XAVIER. 2.ª classe.	S. FRANCISCO XAVIER. Total.	S. FRANCISCO XAVIER. Producto.	RIACHUELO. 1.ª classe.	RIACHUELO. 2.ª classe.	RIACHUELO. Total.	RIACHUELO. Producto.
Janeiro	21.151	30.368	51.519	11:128$000	662	2.651	3.313	1:658$000	1.331	2.915	4.246	848$000	2.557	3.005	6.162	873$000
Fevereiro	21.145	28.899	50.044	10:643$000	187	2.400	2.587	1:293$000	1.184	2.916	4.100	820$000	2.417	3.370	5.787	1:157$000
Março	22.230	31.578	53.808	11:304$000	601	3.452	4.053	1:216$000	1.833	3.951	5.604	1:008$000	3.018	4.093	7.111	1:279$000
Abril	23.018	32.048	55.066	12:111$000	517	2.651	3.187	1:063$000	1.741	3.512	5.253	1:050$000	3.265	4.019	7.284	1:092$000
Maio	21.923	31.534	53.457	11:820$000	623	2.761	3.384	1:014$000	2.374	6.124	11.503	3:105$000	3.025	4.021	7.046	1:056$000
Junho	20.891	31.651	52.542	12:013$000	586	2.448	3.034	1:214$000	1.972	5.626	10.598	2:756$000	3.041	4.250	7.291	1:093$000
Total	145.321	192.898	338.219	69:018$000	3.219	17.157	21.056	8:458$000	10.992	24.524	35.516	9:547$000	17.277	25.758	43.035	6:525$000
Julho	28.170	31.291	59.461	14:028$000	754	3.206	3.960	1:021$000	3.870	5.291	9.161	2:474$000	3.275	4.191	7.466	1:193$000
Agosto	21.264	32.963	54.165	11:118$000	764	3.199	3.963	1:079$000	2.072	3.736	5.808	1:306$000	3.140	4.551	7.691	1:153$000
Setembro	21.142	32.101	53.243	11:355$000	586	3.155	3.741	1:011$000	3.334	7.525	10.859	3:093$000	2.641	4.291	6.932	1:039$000
Outubro	19.918	32.154	52.072	10:626$000	481	3.162	3.643	1:094$000	1.621	4.001	5.622	1:518$000	1.848	4.184	6.032	1:206$000
Novembro	19.251	32.419	51.670	10:378$000	549	3.468	4.017	1:055$000	1.471	3.711	5.182	1:296$000	1.869	4.038	5.907	1:181$000
Dezembro	21.246	35.791	57.037	11:503$000	667	3.852	4.519	1:249$000	1.644	4.031	5.675	1:559$000	2.278	4.660	6.938	1:387$000
Total	130.580	201.187	331.767	69:017$000	4.403	20.712	25.102	7:510$000	16.064	25.441	41.510	9:436$000	15.021	27.064	42.046	7:112$000
Total do anno	281.901	392.085	673.986	138:035$000	8.622	37.869	46.158	15:968$000	27.056	49.965	77.026	18:983$000	32.298	52.822	85.120	13:637$000
Em 1876	266.753	321.035	587.788	124:052$000	9.882	39.222	49.104	7:728$000	27.513	35.888	63.401	7:522$000	27.121	40.118	67.239	9:088$000
Differenças para mais em 1877	15.158	71.085	85.973	14:083$000	.....	.....	.....	.....	15.543	13.934	29.477	10:421$000	5.185	10.587	15.772	4:549$000
Differenças para menos em 1877	.....	.....	.....	.....	1.140	1.353	2.506	760$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

MEZES.	JENGENHO NOVO. 1.ª classe.	JENGENHO NOVO. 2.ª classe.	JENGENHO NOVO. Total	JENGENHO NOVO. Producto.	TODOS OS SANTOS. 1.ª classe.	TODOS OS SANTOS. 2.ª classe.	TODOS OS SANTOS. Total.	TODOS OS SANTOS. Producto.	OFFICINAS. 1.ª classe.	OFFICINAS. 2.ª classe.	OFFICINAS. Total.	OFFICINAS. Producto.
Janeiro	7.942	11.921	19.863	2:818$000	4.181	4.322	8.503	1:210$000	1.630	2.418	4.048	808$000
Fevereiro	7.401	11.553	19.011	2:658$000	4.010	4.000	8.000	1:228$000	1.410	2.401	3.811	826$000
Março	8.241	12.783	20.024	2:798$000	4.712	4.537	9.249	2:119$000	1.652	2.650	4.302	1:018$000
Abril	8.664	12.904	21.568	3:110$000	4.536	4.264	8.817	2:013$000	1.852	2.164	4.016	990$000
Maio	8.558	14.470	23.028	3:058$000	5.412	4.792	10.204	2:388$000	1.645	2.640	4.285	1:216$000
Junho	9.391	14.451	23.842	3:215$000	5.110	4.991	10.110	2:318$000	1.802	2.580	4.382	1:035$000
Total	50.620	75.871	126.491	17:658$000	28.383	26.802	55.285	12:295$000	10.101	15.353	25.454	5:500$000
Julho	9.062	13.792	22.854	3:284$000	5.545	5.217	10.812	2:496$000	1.581	2.504	4.085	882$000
Agosto	8.847	13.561	22.408	3:147$000	4.920	4.728	9.648	2:216$000	1.482	2.154	3.636	806$000
Setembro	8.231	13.347	21.578	3:040$000	4.652	4.481	9.133	2:040$000	1.506	2.289	3.795	888$000
Outubro	9.022	14.540	23.562	3:276$000	5.116	4.701	9.817	2:098$000	1.221	2.721	4.015	816$000
Novembro	8.578	14.464	23.042	3:215$000	4.825	4.400	9.225	2:058$000	1.225	2.587	3.812	816$000
Dezembro	8.012	17.010	25.022	3:503$000	4.677	5.283	9.960	2:259$000	1.618	2.817	4.435	898$000
Total	51.948	86.715	138.663	19:285$000	28.245	24.812	53.075	13:207$000	9.216	14.291	23.438	5:956$000
Total do anno	102.568	162.586	265.154	36:943$000	56.628	50.501	108.359	25:502$000	19.298	29.644	48.942	10:856$000
Em 1876	75.954	112.546	188.591	26:540$000	46.681	49.240	95.921	21:223$000	13.204	24.246	37.168	8:112$000
Differenças para mais em 1877	26.614	50.013	76.627	10:403$000	9.947	1.261	12.429	4:279$000	6.094	6.038	12.132	2:133$000
Differenças para menos em 1877	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

MEZES.	PIEDADE. 1.ª classe.	PIEDADE. 2.ª classe.	PIEDADE. Total.	PIEDADE. Producto.	CASCADURA. 1.ª classe.	CASCADURA. 2.ª classe.	CASCADURA. Total.	CASCADURA. Producto.	SAPOPEMBA. 1.ª classe.	SAPOPEMBA. 2.ª classe.	SAPOPEMBA. Total.	SAPOPEMBA. Producto.	TOTAL. 1.ª classe.	TOTAL. 2.ª classe.	TOTAL. Total.	TOTAL. Producto.
Janeiro	935	1.653	2.588	598$000	5.111	8.548	13.659	3:169$000	911	1.988	2.903	1:378$000	49.477	70.498	119.975	21:222$000
Fevereiro	712	1.559	2.271	489$000	4.943	8.237	13.180	3:162$000	836	1.828	2.664	1:228$000	45.221	67.533	112.754	23:018$000
Março	907	2.069	2.976	621$000	4.905	8.808	13.813	3:409$000	815	2.102	2.918	1:388$000	50.533	76.322	126.861	25:061$000
Abril	951	1.914	2.918	658$000	5.166	8.535	13.702	3:297$000	905	1.956	2.861	1:419$000	53.150	75.225	128.375	25:098$000
Maio	1.004	1.923	2.933	615$000	4.954	8.684	13.638	3:109$000	1.000	1.962	2.962	1:468$000	56.221	79.118	135.340	25:288$000
Junho	1.094	2.205	3.299	727$000	6.030	9.213	15.243	3:879$000	1.265	2.518	3.783	1:723$000	60.511	82.708	142.822	29:255$000
Total	5.549	11.303	17.052	3:658$000	31.335	52.024	83.418	21:026$000	5.816	12.184	18.000	8:605$000	315.223	451.301	766.527	155:877$000
Julho	1.131	2.390	3.521	761$000	5.104	8.591	14.597	3:429$000	1.158	2.117	3.575	1:655$000	60.135	82.037	142.822	29:515$000
Agosto	962	2.163	3.065	658$000	4.935	7.801	12.858	3:008$000	1.111	2.357	3.484	1:576$000	52.522	77.153	129.675	25:361$000
Setembro	998	1.875	2.873	616$000	4.750	7.711	12.281	2:853$000	1.171	2.472	3.643	1:645$000	54.468	76.801	131.269	28:103$000
Outubro	889	1.891	2.630	565$000	4.897	7.783	12.680	2:920$000	1.189	2.281	3.470	1:563$000	45.154	76.367	121.021	24:098$000
Novembro	845	2.511	3.356	721$000	4.270	7.445	11.692	2:739$000	1.145	2.221	3.366	1:546$000	43.115	78.195	121.310	25:579$000
Dezembro	1.150	2.334	3.484	749$000	5.089	9.228	14.317	3:548$000	1.518	2.858	4.376	1:968$000	50.652	87.921	138.573	27:342$000
Total	5.801	13.017	18.848	4:011$000	31.089	48.825	79.906	18:911$000	7.187	14.646	21.892	9:954$000	399.046	481.459	791.505	159:993$000
Total do anno	11.350	24.320	35.670	7:669$000	62.415	100.908	163.323	39:937$000	13.002	26.830	39.892	18:559$000	625.169	932.943	1.558.112	314:871$000
Em 1876	7.905	22.158	29.563	6:591$000	42.281	83.728	126.009	31:132$000	9.326	22.187	31.513	15:678$000	511.418	750.468	1.261.886	258:489$000
Differenças para mais em 1877	3.445	2.162	5.607	1:078$000	20.134	17.180	37.311	8:805$000	3.676	4.643	8.289	2:933$000	110.751	182.475	293.226	56:382$000
Differenças para menos em 1877	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

BAGAGENS DA TARIFA ESPECIAL ENTRE AS ESTAÇÕES DE SUBURBIOS NO ANNO DE 1877.

PROCEDENCIA.	Numero de volumes.	Producto.
Côrte	53.236	10:647$200
S. Christovão	3.721	744$200
S. Francisco Xavier	3.253	650$600
Riachuelo	2.042	408$400
Engenho-Novo	10.016	2:003$200
Todos os Santos	4.568	913$600
Officinas	2.641	528$200
Piedade	2.173	434$600
Cascadura	12.271	2:454$200
Total	94.548	18:933$200

ESTÃO EXCLUIDAS AO MOVIMENTO GERAL AS PASSAGENS SEGUINTES

		1.ª Classe.	2.ª Classe.	Total.	Importancia.
Por bilhetes de 10 viagens	De series	7.440	7.210	14.650	2:530$000
	De correlas entre Côrte e S. Francisco Xavier	11.788	7.496	19.284	1:102$000
	Entre Côrte, Cascadura e intermedias	5.863	.....	5.863	1:693$000
	Em 1 trem especial a Engenho-Novo	100	.....	100	100$000
Total		25.191	14.706	39.897	13:458$000

No total de 1876, para comparação com o de 1877, contemplaram-se as passagens da Côrte a Sapopemba e vice-versa que até então não figuravam nos mapas.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878.

O contador, Antonio José Trench.

9. E. de F. D. Pedro II.— Movimento e producto de viajantes das Estações dos Suburbios nos annos de 1876 e 1877.

ESTAÇÕES.	EM 1877.				EM 1876.				DIFFERENÇAS EM 1877.							
	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.	1.ª CLASSE.		2.ª CLASSE.		TOTAL.		PRODUCTO.	
									Para mais.	Para menos.	Para mais.	Para menos.	Para mais.	Para menos.	Para mais.	Para menos.
rte	283.901	392.880	676.781	138:238$700	266.733	321.075	587.808	124:072$740	17.168	.....	71.805	.....	88.973	.....	14:165$960	
Christovão	8.392	37.876	46.268	6:763$800	9.802	39.232	49.034	7:722$800	.....	1.410	.....	1.356	.....	2.766	.....	959$000
Francisco Xavier	33.281	49.822	83.103	17:983$700	17.713	35.888	53.601	7:562$000	15.568	.....	13.934	.....	29.502	.....	10:421$700	
achuelo	32.306	50.500	82.806	11:564$700	25.121	40.118	65.239	8:088$300	7.185	.....	10.382	.....	17.567	.....	2:476$400	
genho Novo	104.568	162.619	267.187	37:334$800	75.954	112.576	188.530	26:702$500	28.614	.....	50.043	.....	78.657	.....	10:632$300	
dos Santos	56.646	56.704	113.350	25:896$500	46.681	49.240	95.921	21:222$600	9.965	.....	7.464	.....	17.429	.....	4:673$900	
icinas	19.308	30.404	49.612	10:845$200	13.202	24.266	37.468	8:712$100	6.106	.....	6.038	.....	12.144	.....	2:133$100	
edade	11.350	24.550	35.900	7:674$000	7.605	22.158	29.763	6:591$700	3.745	.....	2.392	.....	6.137	.....	1:082$300	
scadura	62.415	100.908	163.323	39:968$500	42.281	83.728	126.009	31:132$100	20.134	.....	17.180	.....	37.314	.....	8:836$400	
popemba	13.002	26.800	39.802	18:611$700	9.326	22.187	31.513	15:678$400	3.676	.....	4.613	.....	8:289	.....	2:933$300	
SOMMA	625.169	932.963	1.558.132	314:881$600	514.418	750.468	1.264.886	258:485$240	112.161	1.410	183.851	1.356	296.012	2.766	57:355$360	959$000
									110.751		182.495		293.246		56:396$360	

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Contador, **Antonio José Trench.**

E. de F. D. Pedro II.—Estatistica de mercadorias expedidas no anno de 1877.

ESTAÇÕES.	CAFÉ.		FUMO.		TECIDOS DE FABRICAS DO PAIZ.		COUROS SECCOS OU SALGADOS.		QUEIJOS DO PAIZ.		TOUCINHO.		CEREAIS.		ASSUCAR.		CARNE E FÉNO.		AGUARDENTE.		SAL.		FAZENDAS E TERRAGENS.		MACHINAS E INSTRUMENTOS PARA LAVOURA.		CARVÃO VEGETAL.		MATERIAES. CAL, TIJOLOS E TELHAS.	MADEIRAS.		DIVERSOS.		TOTAL GERAL.		
	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Volumes.	Kilogr.	Producto.
Corte	.....	.....	3.365	199.048	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7.722	115.251	181.888	25.756.111	177.115	19.519.276	151.520	9.006.455	.....	.....	115.167	13.012.810	72.112	1.216.121	7.922	330.334	.....	.....	2.168.253	38.076	1.336.651	1.410.091	11.758.929	2.168.896	101.106.194	2.128.903.953
Entre Rios	16.040	3.073.251	552	16.190	.....	.....	232	7.112	151	10.331	1.011	57.181	741	20.870	9	510	.....	.....	2	224	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.263.927	.....	.....	81.851	381.556	153.886	8.163....	161.205.140
Porto-Novo	28.520	1.710.240	251	3.800	319	22.000	192	9.540	88	1.163	118	9.381	5.290	274.593	16	2.791	11	3.912	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31	2.026	19	760	925.581	911	81.731	6.184	321.876	12.954	2.797.128	51.108.113
Cachoeira	354.318	21.119.095	2.560	51.584	.....	.....	.....	.....	120	3.252	40	589	188	8.321	1.961	112.750	24	1.243	13	2.502	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58	6.578	11.577	256.811	354.181	21.884.114	408.156.035
Rio-Novo	80.839	5.122.406	5.154	1.010.238	257	13.104	802	12.881	64	1.062	7.318	121.282	8.611	702.111	20	1.795	.....	.....	1	588	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	845	.....	116.376	8.904.511	53.022.904
Cataguatis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	595	187	9.181	9	160	.....	.....	80	50.106	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.557	281.180	3.088	171.927	1.475.570
Belmonte	301	18.026	11	280	.....	.....	54	567	.....	.....	9	178	958	52.111	15	900	.....	.....	570	285.451	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.010	26	188	10.106	1.251....	1.849.291
Rio-Pardo	12.193	842.358	7	112	.....	.....	76	1.592	.....	.....	67	5.770	3.971	225.811	881	49.124	.....	.....	581	317.708	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	320.778	10.361	16.618	575.002	596.127	19.406....
Rio-Novo	101.576	6.103.277	708	17.746	100	1.807	879	11.787	10.104	262.107	2.800	153.845	151	8.357	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	210	130	13.052	20.170	671.183	3.196.407	16.196....
Sapucaia	92.240	5.721.924	3.871	159.567	.....	.....	1.951	14.910	6.480	185.730	3.586	215.140	37	1.921	8	160	.....	.....	2	1.501	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7.110	71	70.735	2.015	147.146	7.716.140	158.875.540
Mangaratiba	331	19.151	84	857	.....	.....	37	764	.....	.....	6	135	1.119	55.792	.....	.....	.....	.....	730	171.163	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8.150	110	3.650	51.137	810.261	7.551.881	215.158.529
Maxambomba	1.845	165.978	28	1.010	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57	3.316	9.065	458.347	11	2.638	.....	.....	1.118	705.803	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5.152	166.188	1.055.741	331	86.720	5.343	150.024	1.622.810	1.622.810
Queimados	1.120	67.159	845	18.009	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	731	11.508	617.414	1.333	87.822	.....	.....	2.682	1.161.189	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54.390	1.451.657	1.712.501	169	12.095	16.739	116.577	3.660.182	21.103.601
Pedro	15.221	920.505	22	398	.....	.....	25	491	3	72	251	14.881	208	11.160	.....	.....	.....	.....	2	1.156	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3.100	7.817	31.820	66.157	518.925	3.105.796	55.543.960
Saint Alban	21.265	1.877.140	76	1.755	.....	.....	104	2.194	5	91	16	871	2.163	135.176	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.312	12.351	108.825	3.105.796	20.713.570
Commercio	89.088	5.942.198	64	2.110	15	2.860	32	188	10	206	25	1.390	1.707	99.213	11	751	.....	.....	5	3.598	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	6.021	2.701	57.337	30.555	2.112.910	10.112.910
Ita	71.235	4.311.576	152	1.850	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	4.014	7.018	417.578	11	639	.....	.....	6	3.528	.....	.....	.....	.....	166	12.156	.....	.....	31.158	219	71.158	3.354	1.164.912	95.151	6.701.917	106.513.870
Parahyba	12.080	3.020.887	656	11.315	.....	.....	71	1.350	.....	1.175	283	10.077	1.306	75.021	519	33.521	.....	.....	4	1.830	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200	256	75.392	6.521	62.678	83.260	1.878.591	15.628.550
Pereira	53.248	3.248.505	11	255	.....	.....	4	240	12	295	104	5.546	1.618	102.010	59	5.583	.....	.....	12	6.231	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9.911	.....	.....	3.917	222.069	68.929	1.011.418	121.357.929
Porto-Juliano	10.641	6.321.416	160	3.103	37	1.210	276	5.329	11	301	57	3.238	320	19.196	19	1.232	.....	.....	21	1.541	.....	.....	.....	.....	22	2.183	.....	.....	411.130	.....	.....	1.162	64.167	76.749	3.858.651	95.528.819
Mathias Barbosa	24.052	1.111.825	36	957	1	2	11	155	21	164	12	3.891	721	11.320	166	9.624	.....	.....	25	11.520	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13.398	5.125	511.551	117.972	6.888.938	133.306.813
João Gomes	2.406	135.588	1.153	20.014	2.257	47.189	677	6.812	14.789	412.226	6.365	122.321	178	10.527	891	37.751	.....	.....	11	3.065	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7.570	191	3.390	8.501	251.588	33.322	1.771.568	11.901.975
Chiador	11.954	2.731.351	1.152	15.524	17	320	.....	.....	10	131	102	5.068	691	37.756	11	251	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	221.760	561	19.771	4.125	1.205.412	38.017	3.327.107	71.555.780
Sapucaia	45.355	2.588.208	27	603	.....	.....	52	583	.....	.....	102	5.158	621	37.756	11	251	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	13	.....	.....	570.718	221	26.295	1.102	36.817	18.523	3.128.575	81.109.832
Margarida Alegre	58.204	2.285.048	12	1.185	.....	.....	1	28	5	80	53	2.281	257	18.721	2	118	.....	.....	6	3.528	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21.300	216	31.015	9.837	18.353	56.110	2.012.241	87.542.847
Paulo Frontin	21.116	1.451.910	17	1.520	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85	4.645	2.056	122.081	3	185	.....	.....	16	1.887	.....	.....	.....	.....	4	593	.....	.....	8.810	43	5.547	106	30.005	13.823	2.472.609	55.935.016
Volta Redonda	22.334	1.242.253	175	3.139	.....	.....	.....	.....	.....	.....	77	3.265	2.585	147.168	12	708	.....	.....	11	1.190	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21.120	53	2.958	104	26.573	9.612	1.561.243	55.578.104
Ferro-Manso	58.776	3.326.011	161	12.904	.....	.....	222	2.122	.....	.....	240	16.552	906	57.014	53	3.110	.....	.....	17	4.116	.....	.....	.....	.....	10	1.012	.....	.....	184.150	210	22.080	387	75.218	20.252	2.255.112	52.805.724
Divisa	40.317	2.386.229	1.912	196.390	.....	.....	158	3.150	13.194	250.941	1.867	271.411	597	30.602	221	13.627	.....	.....	11	1.011	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10.457	985	99.247	8.018	219.132	93.750	3.988.158	101.657.106
Barreiro	16.251	5.757.265	1.990	24.578	.....	.....	75	1.545	101	2.171	727	11.995	1.369	74.123	315	19.920	.....	.....	51	31.284	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75.328	2.540	387.171	1.204	119.851	18.490	1.070.911	91.166.970
Campo Bello	15.150	992.906	.....	.....	.....	.....	62	2.379	3	10	11	2.500	235	13.111	23	1.580	.....	.....	1	588	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28.700	1	2.009	5.110	192.528	72.523	1.152.673	128.506.710
Itatiaia	26.218	1.536.129	3.581	81.870	.....	.....	.....	.....	90	2.111	10.666	606.035	248	17.014	51	3.110	.....	.....	12	1.921	.....	.....	.....	.....	2	960	.....	.....	11.410	305	6.709	1.130	121.136	20.190	1.184.167	31.238.890
Boa Vista	6.111	371.149	38.396	657.165	.....	.....	.....	.....	181	11.016	20.179	1.191.291	1.185	67.396	17	858	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32.981	26	10.322	2.145	51.780	12.550	2.254.760	69.210.820
Officinas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	780	13	780	.....	.....	.....	.....	6	1.590	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	800	1.312	79.778	6.253	233.840	71.213	2.405.311	71.019.010
Macacos	5.121	327.171	6	80	6.571	205.758	12	120	1	20	27	1.375	311	16.719	52	3.110	.....	.....	120	57.859	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83	7.140	85	5.315	191	11.015	575.110
Palmeiras	.....	.....	3	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	489	11.940	15.925	8.106	218.993	1.911	115.797	26.235	988.238	9.747.890
Mendes	13.123	779.315	248	3.985	.....	.....	9	201	367	18.178	677	22.111	1	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11.804	352.237	.....	.....	89	6.651	11.895	358.917	3.173.170
Marangá	5.110	301.599	256	12.904	.....	.....	3	53	13	842	576	33.107	23	1.392	.....	.....	3	1.296	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	360	11.856	50.001	3.662	149.342	1.103	34.128	10.116	1.655.078	15.228.816
Vassouras	17.783	920.755	116	3.007	.....	.....	159	2.910	8	156	17	2.811	152	10.706	.....	.....	2	617	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	721	21	900	1.670.962	335	11.335	597	88.171	7.301	2.158.821	11.109.256
Cassil	2.480	121.153	3	53	.....	.....	.....	.....	30	577	7	207	3.249	197.922	5	181	.....	.....	4	2.352	.....	.....	.....	.....	1	580	.....	.....	.....	.....	.....	2.593	110.598	21.156	1.101.264	25.105.956
Leopoldina	14.810	907.186	55	558	.....	.....	.....	.....	2	22	85	5.310	287	11.591	9	503	3	708	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	6.000	1.709	15.041	7.054	311....	5.123.810
Cataguazes	25.250	1.651.152	15	93	.....	.....	13	153	.....	.....	17	971	302	16.927	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3.000	.....	.....	705	27.815	15.738	957.296	22.554.877
Betto	23.293	1.106.408	2	50	.....	.....	.....	.....	43	1.037	4	231	168	9.691	36	2.022	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81	17.550	1.025	38.513	28.715	1.728.807	60.881.885
Joaz de Fora	724	15.271	1.957	21.032	23	806	318	1.122	3.118	79.073	1.942	113.171	110	21.101	88	1.710	2	1.176	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.768	61.270	315	13.346	25.571	1.135.634	51.518.954
Mendes	.....	.....	3	57	225	1.117	35	318	189	11.951	220	18.204	75	3.132	.....	.....	10	3.014	.....	.....	.....	.....	.....	.....	347	16.378	11	157	12.230	361	10.032	9.231	373.181	18.592	765.276	11.423.991
Campo d'Lavras	250	17.115	31	177	.....	.....	.....	.....	1.889	14.051	79	51.237	101	8.548	2	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7.900	.....	.....	311	11.555	1.117	57.064	881.570
Santa Fé	13.111	794.199	2	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	231	800	16.481	12	500	.....	.....	1	118	.....	.....	.....	.....	1	58	.....	.....	7.008	243	10.020	755	13.120	4.107	451.155	3.336.930
Anta	17.790	1.037.877	171	2.452	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	885	1.780	108.052	1	60	2	1.176	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	687	.....	.....	57.194	.....	.....	557	37.190	11.531	930.717	21.033.469
Ouro Fino	7.248	406.256	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	196	10	504	184	10.281	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300	1.078	81.017	412	20.753	30.931	1.252.291	31.570.720
Conceição	20.601	1.235.836	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	1.651	117	27.019	7	425	.....	.....	9	1.822	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	3.541	553	47.811	8.231	573.812	18.106.000
Pombal	11.320	671.799	93	642	50	2.000	.....	.....	.....	.....	3	120	101	5.627	.....	.....	2	611	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	396	.....	.....	6.000	390	15.117	823	35.720	22.130	1.436.991	33.584.113
Cachoeira	10.641	856.676	51	1.388	.....	.....	61	711	.....	.....	70	3.761	946	45.107	.....	.....	1	588	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	102.223	.....	.....	1.157	55.951	12.956	810.296	20.528.560
Rio-Preto	19.057	1.155.154	631	9.655	.....	.....	.....	.....	.....	.....	109	5.559	128	20.386	22	1.320	18	10.056	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.105	51.791	17.968	1.000.128	33.813.900
Rio-Preto	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	221	1.996	184	25.896	21.356	1.220.621	47.383.900
Bifurcação	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	210.000	.....	.....	.....	.....	.....	210.000	1.035.000
Sarnhy	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65	3.820	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5.616	.....	.....	16	7.750	81	51.386	601.000
Da E. de F. do S. Paulo e Rio de Janeiro	88.102	5.296.196	11.021	150.379	12	1.110	366	2.310	3	15	1.822	99.439	3.150	165.180	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	71	3.928	71	3.928	18.257.011
Da E. de F. de Resende a Arêas	560	31.171	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6.168	276.151	111.231	6.384.750	267.318.870
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62	396	611	31.557	1.119.950
Total	1.902.739	111.240.025	165.967	1.124.319	6.856	388.042	6.731	105.701	57.191	1.191.984	71.779	4.126.153	509.726	30.717.195	182.612	10.812.310	151.520	9.006.455	6.251	3.111.511	115.167	13.012.810	72.112	1.216.121	8.477	370.026	151.611	1.516.544	13.210.806	86.186	3.137.590	1.867.181	35.319.122	5.628.723	272.812.895	6.811.025.879

O producto pertence exclusivamente á Estrada de Ferro D. Pedro II

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Contador, Antonio José Trench.

B 11.

E. de F. D. Pedro II.—Estatistica de encommendas, bagagens, animaes e carros expedidos de diversas Estações no anno de 1877.

ESTAÇÕES		TARIFA ESPECIAL DE SUBURBIOS	ENCOMMENDAS E BAGAGENS.								
			ENCOMMENDAS		TARIFA 10.		TARIFAS 1 E 5.		TOTAL.		PRODUCTO.
		Numero de volumes.	Numero de volumes.	Peso em kilogrammas.	Numero de volumes.	Peso em kilogrammas.	Numero de volumes.	Peso em kilogrammas.	Numero de volumes	Peso em kilogrammas.	
	Corte	73.226	54.694	1.351.155	2.565	26.815	20.104	717.617	177.411	2.095.917	124:036$120
1.ª classe	Barra	.....	1.081	34.766	1.201	9.951	3.184	64.211	5.562	128.981	1:298$100
»	Entre-Rios	.....	1.929	49.351	255	2.507	2.575	57.848	4.773	109.696	2:010$200
»	Porto Novo	.....	1.653	31.111	646	18.162	3.080	131.087	5.383	179.960	7:104$800
»	Cachoeira	.....	3.826	66.110	5.008	87.537	3.752	85.584	12.586	239.731	12:711$100
»			.....	20.504	.....	.....	621	21.581	11.816	42.187	2:098$500
2.ª classe	Engenho Novo	10.083	597	25.655	11.311	595.545	8.512	262.905	31.420	1.011.015	6:314$100
»	Cascadura	12.271	7.119	251.605	1.211	10.158	1.921	40.053	1.159	81.732	1:266$800
»	Belem		1.598	27.021	1.211	10.158	1.921	40.053	4.131	101.455	3:018$200
»	D. Senhorinha		1.591	50.789	1.098	21.187	2.182	49.129	5.471	121.105	7:188$200
»	Rio Novo		558	10.788	78	1.607	1.177	21.517	1.855	33.912	2:238$100
»			6.222	151.191	5.561	111.501	1.431	129.291	16.211	428.211	3:753$800
3.ª classe	Sapopemba		1.124	91.786	1.598	23.824	4.012	82.164	9.735	201.074	3:014$000
»	Maxambomba		4.662	118.291	1.149	25.076	791	14.252	7.012	187.642	1:102$120
»	Queimados		658	11.781	340	5.636	911	21.158	1.881	11.618	736$070
»	Roberto		1.025	27.199	53	8.101	1.067	22.550	2.145	58.151	1:355$800
»	Sant'Anna		885	20.088	305	7.095	2.165	18.350	3.117	76.121	3:605$20
»	Commercio		639	12.196	176	1.096	955	18.067	1.784	31.511	1:518$000
»	Flexa		1.546	36.611	635	1.719	2.601	12.094	4.210	53.435	2:651$120
»	Paradyba				240	5.591	1.552	21.291	1.792	33.212	1:636$100
»	Serraria				95	1.087	1.100	21.095	1.861	34.031	1:713$100
»	Parahyba		651	11.757					15	36.000	83$38.20
»	Matheus Barbosa		171	2.561	111	2.000	1.603	21.316	1.108	64.321	5:818$120
»	João Gomes		1.021	21.317	230	5.707	2.155	31.250	3.736	58.274	1:523$100
»	Chiador		792	13.226	1.358	16.601	801	16.321	2.952	46.152	2:058$650
»	Sapucaia		755	17.885	175	3.011	1.854	29.086	2.762	50.002	2:058$650
»	Vargem Alegre		454	10.112	500	5.521	925	21.846	1.884	37.482	1:258$200
»	Pinheiros		852	16.111	215	1.210	855	18.115	1.968	35.478	1:158$070
»	Vista Redonda		673	14.111	210	1.620	1.489	21.615	1.968	40.676	1:620$320
»	Barra Mansa		1.137	22.183	1.007	14.824	5.334	116.411	7.478	153.420	6:278$220
»	Devisa		1.572	35.629	819	16.257	1.162	35.631	3.953	88.512	2:658$850
»	Rezende		1.766	40.240	103	6.190	3.259	75.021	5.128	121.521	4:249$570
»	Campo Belo		971	11.181	53	648	1.596	21.536	2.621	33.365	1:048$800
»	Itamoa		515	11.521	23	420	842	18.701	1.113	30.885	1:048$800
»	Rio Verde		2.023	12.181	1.163	26.351	2.431	58.832	5.607	127.246	3:758$020
4.ª classe	S. Francisco	3.251	.....	.....	1	10	233	3.756	234	3.766	189$200
»	Cilheiros	2.611	.....	.....	171	5.851	175	15.768	3.217	21.619	821$000
»	Mucuri		111	6.091	542	5.952	1.472	21.291	2.318	33.317	955$120
»	Palmares		346	7.901	70	1.515	435	8.777	853	18.222	538$820
»	Mendes		911	2.801	119	1.988	185	17.941	1.730	22.602	774$350
»	Ypiranga		386	7.811	150	2.557	150	8.471	912	17.740	634$030
»	Vassouras		770	11.578	170	3.217	2.291	16.217	3.231	31.012	2.433$100
»	Casal		125	2.122	40	907	208	6.068	373	9.127	258$500
»	Espirito Santo		581	5.041	111	1.195	611	12.621	1.006	19.732	930$100
»	Cataleta		192	1.948	58	1.240	519	10.119	769	13.588	514$570
»	Retiro		112	3.063	12	173	290	9.380	414	13.216	357$200
»	Juiz de Fora		965	16.807	352	7.965	1.720	96.532	6.076	120.561	6.718$000
»	Lambary		54	1.029	7	217	156	3.515	215	4.760	213$000
»	Chapéo d'Uvas		106	3.861	57	1.355	105	2.221	352	7.437	318$400
»	Santa Fé		187	3.192	112	1.054	416	8.712	715	13.067	548$850
»	Aiuoca		170	10.501	56	1.355	535	10.488	1.061	21.224	755$150
»	Ouro Fino		43	5.189	15	193	488	7.908	542	13.831	361$700
»	Cruzeiro		151	7.755	51	825	1.125	9.628	1.327	18.208	625$120
»	Pombal		214	1.861	165	1.051	622	12.270	1.001	18.861	1.135$040
»	Queiroz		623	12.903	5	1.655	1.015	21.910	1.761	34.938	852$180
»	Lavradio		167	3.119	135	2.100	763	12.500	1.165	21.058	527$820
Parada	S. Christovão		1.131	15.159	45	11.735	910	59.241	6.082	86.133	1.828$720
»	Rio Comprido		54	1.557	14	118	317	8.182	2.955	10.035	608$110
»	Todos os Santos						521	17.247	5.016	17.247	1.172$210
»	Pedro II		2.172				119	3.161	2.291	3.161	1.058$110
»	Engenho Novo						16	271	16	271	18$30
»	Sarahy						19	302	19	302	14$50
D. E. de F. do S. Paulo e Rio de Janeiro							1.131	51.257	1.131	51.257	8:187$150
D. E. de F. do Rio de Janeiro a Areas			17	42			15	152	32	911	308$50
Total		91.508	119.431	2.856.746	12.829	1.101.281	121.591	2.782.221	378.342	6.741.211	237:198$180

ESTAÇÕES		ANIMAES.										CARROS.			
		ANIMAES DE MONTARIA.	BOIS.	VITELLAS.	CARNEIROS E CABRITOS.	PORCOS.	LEITÕES.	CÃES.	DIVERSOS.	TOTAL EM NUMERO.	PRODUCTO.	DE 2 RODAS.	DE 4 RODAS.	TOTAL.	PRODUCTO.
	Corte	592	69	109	411	196	121	672	199	2.513	7:719$210	26	69	95	2:171$920
1.ª classe	Barra	211	9	.....	81	71	.....	88	16	509	1:511$300	.....	5	5	738$900
»	Entre-Rios	302	35	.....	31	82	.....	65	1	556	1:578$200	19	11	32	2.035$900
»	Porto Novo	548	13	1	51	33	.....	120	4	758	3.289$700	2	6	8	2.265$900
»	Cachoeira	391	81	.....	68	11.182	.....	95	2	11.780	23.088$050	36	7	43	7.105$900
»		38	.....	.....	81	35	.....	79	17	254	3.128$21	.....	.....	.....	.....
2.ª classe	Engenho Novo	13	1	1	124	19	2	86	9	281	2.188$800	.....	.....	.....	.....
»	Cascadura	123	22	.....	96	32	.....	19	3	335	3.118$900	1	.....	1	200$000
»	Belem	100	2	.....	25	595	3	53	2	691	9.193$100	.....	1	1	250$000
»	D. Senhorinha	82	25	.....	.....	10	1	19	.....	139	7.188$200	6	64	70	2:301$500
»	Rio Novo	104	5	.....	158	120	20	104	.....	510	4.162$200	2	.....	2	306$000
3.ª classe	Sapopemba	111	23	.....	18	115	11	55	75	501	4.931$100	.....	2	2	168$000
»	Maxambomba	98	.....	.....	197	12	24	17	128	388	2.265$500	.....	.....	.....	.....
»	Queimados	28	1	.....	13	1.751	.....	4	1	1.801	1.993$200	.....	.....	.....	.....
»	Roberto	66	8	.....	51	11	12	13	4	251	518$130	2	.....	2	118$200
»	Sant'Anna	170	17	.....	35	31	.....	51	1	317	1.011$020	18	8	21	3.138$000
»	Commercio	191	8	.....	28	30	.....	37	.....	231	559$100	1	.....	1	63$000
»	Flexa	121	9	.....	21	18	1	39	29	238	612$570	5	4	9	548$000
»	Paradyba	60	2	.....	9	16	1	39	.....	127	121$300	3	1	4	806$700
»	Serraria	56	.....	.....	32	21	.....	33	4	157	288$210	3	4	7	985$000
»	Parahyba	15	.....	.....	7	24	8	22	.....	105	100$200	.....	1	1	330$000
»	Matheus Barbosa	131	2	5	15	18	.....	37	1	212	1.013$800	1	.....	1	208$000
»	João Gomes	125	11	.....	16	7	.....	21	.....	181	520$010	1	2	3	335$900
»	Chiador	124	1	3	18	9	2	10	1	221	500$130	2	.....	2	75$000
»	Sapucaia	50	1	.....	18	55	2	8	1	141	248$100	1	.....	1	60$000
»	Vargem Alegre	124	6	.....	21	27	3	18	2	197	570$140	1	.....	1	79$000
»	Pinheiros	57	1	1	18	38	.....	35	3	151	318$100	2	1	3	528$000
»	Vista Redonda	248	25	.....	69	318	.....	18	.....	718	1.509$710	1	3	7	658$000
»	Barra Mansa	321	11	.....	55	27	.....	39	1	151	1.610$820	1	3	7	1.150$000
»	Devisa	375	1	.....	110	1.002	.....	49	2	1.141	7.052$750	5	3	8	1.138$000
»	Rezende	80	1	.....	68	10	.....	26	2	224	373$120	.....	1	1	518$000
»	Campo Belo	110	5	.....	14	95	1	24	4	285	582$920	1	1	2	208$100
»	Itamoa	190	11	.....	12	2.159	.....	32	2	2.729	5.318$400	3	1	4	103$100
»	Rio Verde	.....	.....	1	31	6	5	28	1	75	218$050	.....	.....	.....	.....
4.ª classe	S. Francisco	3	.....	.....	15	11	6	31	1	67	205$700	.....	.....	.....	.....
»	Cilheiros	1	.....	.....	12	32	10	8	.....	63	118$630	1	.....	1	68$100
»	Mucuri	3	2	.....	1	.....	.....	8	.....	18	238$800	.....	.....	.....	.....
»	Palmares	15	.....	.....	11	11	1	11	21	111	958$100	9	1	10	538$100
»	Mendes	21	2	.....	12	2	9	11	5	65	132$080	.....	.....	.....	.....
»	Ypiranga	14	9	.....	16	19	.....	27	3	108	228$600	2	.....	2	128$100
»	Vassouras	12	3	.....	10	1	1	9	.....	41	852$200	.....	.....	.....	.....
»	Casal	33	.....	.....	14	6	1	16	.....	81	235$500	.....	.....	.....	.....
»	Espirito Santo	14	.....	.....	9	2	1	6	3	43	111$600	.....	2	2	235$000
»	Cataleta	31	.....	.....	10	7	.....	11	.....	59	151$110	.....	.....	.....	.....
»	Retiro	154	.....	1	37	39	.....	55	23	309	1.062$710	8	11	19	273$100
»	Juiz de Fora	18	121	.....	1	10	.....	.....	.....	159	801$000	.....	1	1	235$000
»	Lambary	22	1	1	9	5	.....	1	.....	39	188$000	.....	.....	.....	.....
»	Chapéo d'Uvas	34	5	.....	3	3	1	16	.....	62	112$000	2	1	3	103$100
»	Santa Fé	52	1	.....	2	17	1	20	.....	96	175$950	.....	.....	.....	.....
»	Aiuoca	55	1	1	2	12	10	16	2	143	238$131	.....	.....	.....	.....
»	Ouro Fino	21	.....	.....	23	19	.....	7	.....	69	925$120	1	.....	1	118$000
»	Cruzeiro	35	.....	.....	19	10	3	11	.....	81	125$220	1	.....	1	128$100
»	Pombal	157	1	.....	31	15	.....	16	4	224	153$140	1	.....	1	198$200
»	Queiroz	107	.....	.....	6	1	.....	21	1	136	181$210	.....	.....	.....	.....
»	Lavradio	.....	.....	1	37	26	1	56	23	147	109$00	.....	.....	.....	.....
Parada	S. Christovão	.....	.....	.....	11	11	1	19	.....	78	158$00	.....	.....	.....	.....
»	Rio Comprido	.....	.....	.....	62	3	18	33	5	121	354$10	.....	.....	.....	.....
»	Todos os Santos	.....	.....	.....	25	7	1	12	3	51	158$20	.....	.....	.....	.....
»	Pedro II	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	8$50	.....	.....	.....	.....
»	Engenho Novo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	18$10	.....	.....	.....	.....
»	Sarahy	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
D. E. de F. do S. Paulo e Rio de Janeiro		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	591	591	1.175$50	1	1	2	318$50
D. E. de F. do Rio de Janeiro a Areas		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total		6.253	576	125	2.181	21.854	330	2.630	1.116	38.377	78:338$650	178	223	401	7.976$050

Os productos são exclusivamente da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Secretaria da Estrada, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Contador, Antonio José Trench.

B 12. E. de F. D. Pedro II.— Classificação das Estações pelo movimento de mercadorias no anno de 1877.

CLASSES.	ESTAÇÕES.	VOLUMES.	CLASSES.	ESTAÇÕES.	PESO.
	Côrte	2.668.896		Côrte	109.106.197
1.ª classe	Porto-Novo	373.481	1.ª classe	Porto-Novo	21.862.163
2.ª »	Rio-Novo	188.900	» »	Cachoeira	8.951.712
1.ª »	Cachoeira	168.376	» »	Barra	8.303.566
» »	Barra	153.896	2.ª »	Rio-Novo	7.364.681
2.ª »	Desengano	121.861	3.ª »	Parahybuna	6.898.038
3.ª »	Parahybuna	117.952	» »	Commercio	6.751.947
» »	Queimados	108.825	2.ª »	Desengano	6.746.193
» »	Commercio	95.159	3.ª »	Maxambomba	4.990.182
» »	Rodeio	89.642	» »	Ubá	4.578.391
» »	Maxambomba	83.471	» »	Resende	4.152.673
» »	Ubá	83.260	» »	Divisa	4.070.941
» »	Boa-Vista	74.243	» »	Parahyba	4.011.448
» »	Resende	72.523	» »	Barra-Mansa	3.988.058
» »	Barra Mansa	69.759	» »	Serraria	3.858.654
2.ª »	Cascadura	69.046	» »	Chiador	3.428.575
3.ª »	Parahyba	68.929	» »	Queimados	3.405.796
» »	Divisa	68.690	» »	João Gomes	3.327.107
» »	Serraria	56.719	» »	Rodeio	3 160.131
» »	Sapucaia	56.140	» »	Sapucaia	2.982.211
» »	Chiador	48.523	» »	Bôa-Vista	2.913.344
» »	Vargem Alegre	43.833	1.ª »	Entre-Rios	2.797.128
» »	Itatiaia	42.590	3.ª »	Vargem-Alegre	2.632.609
1.ª »	Entre-Rios	42.361	» »	Itatiaia	2.356.760
2.ª »	Belém	39.046	» »	Volta-Redonda	2.355.142
3.ª »	João Gomes	38.617	4.ª »	Ypiranga	2.158.821
» »	Sant'Anna	36.755	2.ª »	Belém	2.126.402
» »	Volta Redonda	36.252	3.ª »	Sant'Anna	2.112.940
» »	Mathias Barbosa	33.522	» »	Sapopemba	2.029.240
4.ª »	Cedofeita	28.715	» »	Mathias Barbosa	1.771.568
3.ª »	Pinheiros	26.642	4.ª »	Cedofeita	1.728.847
4.ª »	Retiro	25.571	3.ª »	Pinheiros	1.564.243
» »	Conceição	22.420	4.ª »	Retiro	1.498.630
» »	Lavrinhas	21.376	» »	Conceição	1.436.994
» »	Vassouras	21.196	2.ª »	Cascadura	1.254.355
» »	Anta	20.631	4.ª »	Anta	1.252.392
» »	Macacos	20.335	» »	Lavrinhas	1.230.624
3.ª »	Campo Bello	20.190	» »	Vassouras	1.100.264
4.ª »	Mendes	19.416	3.ª »	Campo-Bello	1.084.067
» »	Juiz de Fóra	18.592	4.ª »	Mendes	1.075.038
» »	Queluz	17.368	» »	Queluz	1.000.028
» »	Espirito-Santo	15.738	» »	Macacos	988.238
» »	Santa Fé	14.539	» »	Espirito-Santo	957.256
3.ª »	Sapopemba	13.378	» »	Santa-Fé	936.717
4.ª »	Pombal	12.976	» »	Pombal	840.296
» »	Palmeiras	11.895	» »	Juiz de Fôra	797.920
» »	Ouro Fino	8.264	» »	Ouro-Fino	502.842
» »	Ypiranga	7.301	2.ª »	Engenho Novo	471.927
» »	Casal	7.093	4.ª »	Palmeiras	358.947
» »	Chapéo d'Uvas	4.107	» »	Casal	344.496
2.ª »	Engenho Novo	3.088	Parada	Riachuelo	230.000
4.ª »	Bemfica	1.417	4.ª classe	Chapéo d'Uvas	153.455
» »	Officinas	194	» »	Bemfica	57.064
Parada	Bifurcação	81	Parada	Bifurcação	51.386
»	Suruby	71	4.ª classe	Officinas	14.015
			Parada	Suruby	3.928

Supprimiram-se os volumes de materiaes, não só de Riachuelo, como de outras Estações.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878. O Contador, **Antonio José Trench.**

B 13. E. de F. D. Pedro II.— Classificação das Estações pelo movimento de passageiros no anno de 1877.

ESTAÇÕES.		NUMERO DE PASSAGENS.	ESTAÇÕES.		NUMERO DE PASSAGENS.
	Côrte	826.267	4.ª classe	Queluz	9.989
2.ª classe	Engenho Novo	246.671	3.ª »	Sant'Anna	9.436
» »	Cascadura	150.667	» »	Serraria	9.130
Parada	Todos os Santos	115.743	» »	Volta Redonda	9.092
»	Riachuelo	88.119	» »	Rodeio	8.398
4.ª classe	S. Francisco	71.345	4.ª »	Mendes	8.336
Parada	S. Christovão	60.662	3.ª »	Chiador	8.327
4.ª classe	Officinas	43.264	» »	Ubá	8.178
3.ª »	Sapopemba	42.730	4.ª »	Lavrinhas	7.776
Parada	Piedade	37.241	» »	Espirito Santo	7.431
1.ª classe	Barra	31.372	3.ª »	Pinheiros	7.384
3.ª »	Rezende	28.274	» »	Vargem Alegre	6.934
» »	Barra Mansa	27.838	4.ª »	Macacos	6.848
4.ª »	Juiz de Fóra	26.763	3.ª »	Itatiaia	6.652
1.ª »	Entre Rios	25.587	4.ª »	Anta	6.431
» »	Porto Novo	24.268	3.ª »	Mathias Barbosa	6.138
3.ª »	Maxambomba	23.902	4.ª »	Cedofeita	5.173
» »	Parahyba	21.956	2.ª »	Rio Novo	5.151
1.ª »	Cachoeira	21.941	4.ª »	Conceição	4.931
3.ª »	Diviza	15.865	» »	Ypiranga	4.898
» »	Sapucaia	15.406	» »	Palmeiras	4.798
2.ª »	Belém	14.549	» »	Pombal	4.795
3.ª »	Commercio	14.420	» »	Santa Fé	4.656
4.ª »	Vassouras	13.646	» »	Retiro	4.229
2.ª »	Desengano	13.603	» »	Chapéo d'Uvas	4.121
3.ª »	Queimados	13.444	» »	Ouro Fino	4.098
» »	Bôa Vista	12.056	» »	Bemfica	3.379
» »	João Gomes	11.489	» »	Casal	2.015
» »	Campo Bello	10.766	Parada	Bifurcação	388
» »	Parahybuna	10.397	4.ª classe	Suruby	96

Secção do Trafego, em 23 de Fevereiro de 1878. O Contador, Antonio José Trench.

B. 14.

E. de F. D. Pedro II.— Despezas do Trafego no anno de 1877.

MEZES.	ESCRIPTORIO.		CONDUCÇÃO DE TRENS.		ESTAÇÕES.		TOTAL GERAL.		
	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	TOTAL.
Janeiro	7:539$962	786$996	17:612$991	1:070$683	51:897$155	11:168$555	77:050$108	13:026$244	90:076$352
Fevereiro	7:183$166	571$026	16:770$749	927$778	53:061$338	5:447$682	77:015$253	6:946$486	83:961$739
Março	8:684$347	792$648	19:188$189	1:779$111	52:839$335	5:148$457	80:711$871	7:720$216	88:432$087
Abril	7:276$058	1:608$542	18:168$996	1:399$456	52:968$766	9:608$008	78:413$820	12:616$006	91:029$826
Maio	7:473$364	286$250	15:474$302	1:233$321	52:598$854	11:947$715	75:546$520	13:467$286	89:013$806
Junho	7:833$234	529$516	20:050$959	1:180$303	51:586$527	7:906$223	79:470$720	9:616$042	89:086$762
Julho	7:667$970	1:156$135	20:297$075	2:006$645	57:677$042	7:566$835	85:642$087	10:729$615	96:371$702
Agosto	8:002$299	781$240	20:444$098	2:136$991	52:574$589	2:387$472	81:020$986	5:305$703	86:326$689
Setembro	9:016$410	338$340	21:484$935	1:097$870	53:748$635	3:124$581	84:249$980	4:560$791	88:810$771
Outubro	7:476$182	1:433$835	21:084$350	1:135$213	54:453$483	9:587$648	83:014$015	12:156$696	95:170$711
Novembro	8:255$943	1:032$263	21:505$121	833$496	51:521$744	1:553$509	81:282$808	3:419$268	84:702$076
Dezembro	9:436$574	2:872$238	23:102$248	2:383$677	55:516$621	12:667$715	88:054$843	17:923$630	105:978$473
Total	95:845$509	12:189$029	235:184$013	17:184$544	640:443$489	88:114$410	971:473$011	117:487$983	1.088:960$994
	108:034$538		252:368$557		728:557$899		1.088:960$994		

Fizeram-se as alterações de conformidade com o fornecimento do Almoxarifado.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Contador, Antonio José Trench.

B. 15. E. de F. D. Pedro II. — Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1877.

ANNOS.	CORTE.		S. CHRISTOVÃO.		S. FRANCISCO XAVIER.		BRACHUELO.		ENGENHO NOVO.		TODOS OS SANTOS.		OFFICINAS.		PIEDADE.		CASCADURA.		SAPOPEMBA.		TOTAL GERAL.	
	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.
1861	12.150	31:[illegible]	8.586	3:524$100	2.180	1:013$240	.....	.....	39.854	14:152$920	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23.104	19:112$100	.....	.....	136.550	72:819$400
1862	68.190	38:111.611	1.121	1:158$700	3.188	1:501$100	.....	.....	13.757	15:703$120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24.089	19:858$100	.....	.....	116.269	78:643$950
1863	71.501	25:[illegible]	1.104	3:019$820	5.125	2:103$110	.....	.....	18.206	16:803$250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23.070	18:616$500	.....	.....	143.122	78:420$450
1864	86.884	[illegible]	6.675	2:873$610	10.146	3:324$180	.....	.....	55.315	16:973$100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23.791	17:691$500	.....	.....	189.291	77:557$560
1865	[illegible]	[illegible]	6.850	2:726$880	11.501	3:826$240	.....	.....	57.713	16:104$720	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32.187	18:255$112	.....	.....	207.760	77:450$360
1866	[illegible]	[illegible]	7.542	[illegible]	20.310	5:131$640	.....	.....	61.341	16:103$810	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31.912 ½	20:063$381	.....	.....	233.246 ½	82:649$318
1867	131.578	42:[illegible]	11.017	3:026$180	2.125	5:578$120	.....	.....	71.298	18:124$310	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41.515	20:115$521	.....	.....	281.519	89:287$300
1868	202.082 ½	55:236$111	21.010	5:886$140	38.965	7:965$[illegible]	.....	.....	99.748	25:200$165	670	217$310	.....	.....	.....	.....	55.226	21:020$062	.....	.....	425.820 ½	120:037$062
1869	258.921	70:[illegible]	28.533 ½	7:928$210	15.535	[illegible]	13.173	3:713$610	89.768	23:112$880	25.840	8:056$140	.....	.....	.....	.....	56.011	23:261$200	.....	.....	531.068 ½	156:154$180
1870	264.180	77:[illegible]	28.111	[illegible]	18.218	70:206$521	16.284	4:677$510	82.735	21:021$740	36.503	11:060$180	.....	.....	.....	.....	58.052	24:315$100	.....	.....	530.180	155:505$770
1871	241.204	81:[illegible]	31.041	6:258$210	14.194	9:224$800	20.780	5:256$000	87.298	21:759$700	13.068	12:095$620	1.300	3:038$140	.....	.....	61.251	21:015$860	.....	.....	583.201	162:140$950
1872	321.184	[illegible]	35.318	[illegible]	15.111	9:503$840	29.563	7:102$800	91.512	23:055$110	49.832	11:760$500	11.171	1:005$100	.....	.....	68.267	25:180$100	.....	.....	658.116	182:215$240
1873	356.875	[illegible]	13.575	8:126$840	56.803	11:[illegible]	37.341	9:571$820	104.923	27:005$840	65.848	19:032$720	10.850	5:065$100	7.150	2:195$140	75.301	27:457$900	.....	.....	787.206	221:603$880
1874	380.063	[illegible]	38.071	9:275$240	31.706	6:881$[illegible]	39.761	5:625$700	101.198	19:510$970	66.658	17:611$380	27.105	7:288$280	12.703	3:230$580	88.582	27:120$700	.....	.....	785.113	180:657$670
1875	541.891	[illegible]	45.152	6:[illegible]	48.928	7:017$100	52.111	7:035$200	147.437	21:125$100	86.901	19:[illegible]$200	31.171	7:581$200	20.485	4:558$200	113.329	28:051$100	.....	.....	1.017.313	202:751$750
1876	551.191	110:[illegible]$210	37.911	7:258$700	55.317	7:[illegible]$100	65.057	9:[illegible]$500	187.941	27:539$100	95.140	21:125$100	37.039	8:606$100	29.406	6:350$700	123.301	30:001$300	.....	.....	1.200.781	227:935$840
1877	475.781	138:[illegible]$700	16.265	6:573$800	83.103	17:[illegible]$700	82.806	11:561$700	267.187	37.331$800	113.370	25:8[illegible]$500	47.612	10:815$200	35.900	7:671$000	163.323	39:968$500	39.802	19:011$700	1.558.131	314:881$900

No dia 21 de Novembro de 1863 a companhia de carris de ferro Villa-Isabel inaugurou o trafego de sua linha até o Engenho Novo, fazendo concurrencia á Estrada de Ferro D. Pedro II no transporte de passageiros entre a Côrte e as Estações dos suburbios até o Engenho Novo, o que explica o decrescimento que logo em 1864 se nota no movimento de passageiros e respectivas rendas daquellas Estações.

Secção do Trafego, em 28 de fevereiro de 1878.

O contador, **Antonio José Trench.**

B 16. E. de F. D. Pedro II.—Movimento de bagagens, mercadorias, animaes e carros desde 1859 até 31 de Dezembro de 1877.

ANNOS.	BAGAGENS, em toneladas metricas.	MERCADORIAS. Em toneladas metricas.	Em palmos cubicos.	Em palmos lineares.	Aguardente, em pipas.	Lenha, em achas.	Telhas.	Carvão, em saccos.	Saccos vasios, em volumes.	Fumo, aguardente e outros generos, em volumes.	Generos alimenticios, em volumes.	Fumo e generos alimenticios, em volumes.	Volumes diversos.	CARROS FRETADOS.	ANIMAES E CARROS, englobadamente.	ANIMAES.	CARROS.
1859...	.....	39.425,430	264.607	192.459	382,5	308.440	61.070	14.381	3.621	8.778	10.161	26.685	8.306	113,5			
1860...	.....	55.053,464	248.692	169.350,5	58	.....	58.500	5.292	2.325	.....	.....	18.167	5.710				
1861...	1.102,453	54.260,580	408.330	326.315	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	15.039		
1862...	1.006,923	43.447,731	228.598	180.513	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	20.434		
1863...	1.019,635	44 636,608	292.771	201.891	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	12.317		
1864...	1.161,938	49.806,479	307.535	180.409	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	4.627		
1865...	1.164,195	67.248,328	318.047,5	378.673	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	*2.110	* 2.374	29
1866...	1.335,302	71.510,839	539.445,5	221.327	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	4.633	54
1867...	1.599,641	98.464,341	698.036,5	248.569	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	7.755	56
1868...	1.712,057	97.071,173	792.641	453.451,5	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	11.159	80
1869...	1.772,486	152.772,213	827.478	337.845,5	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	17.272	162
1870...	2.089,477	151.457,885	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	28.584	205
1871...	2.470,616	165.925,101	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	38.275	254
1872 ..	2.437,237	162.879,702	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	47.224	155
1873...	3.105,486	176.466,438	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	45.214	246
1874...	3.751,798	208.871,439	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	30.882	209
1875...	4.799,117	245.193,997	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	29.478	235
1876...	5.445,439	244.805,603	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	37.622	338
1877 (1)	6.744,211	272.842.895	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	....	....	38.377	401
	42.718,011	2.402.140,246	4.926.181,5	2.890.803,5	440,5	308.440	119.570	19.673	5.946	8.778	10.161	44.852	14.016	113,5	54.527	338.849	2.424

(1) Na columna de bagagens estão comprehendidos 2.858.706 kilogrammas que pertencem a encommendas.
(*) Até o 1.º semestre de 1865 a Estatistica de carros e animaes era englobada. Começou a descriminação no 2.º semestre.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Contador, Antonio José Trench.

B 17. E. de F. D. Pedro II.—Demonstração do movimento e receita do ramal de Macacos, nos annos de 1861 a 1877.

Annos.	Estações.	Passagens.		Bagagens.		Animaes.		Carros.		Mercadorias.				Multas.	Armazenagens.	Ordens diversas.	Telegrapho.	Total dos productos.
		Numero.	Producto.	Peso em kilog.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Peso em kilog.	Palmos cubicos.	Palmos lineaes.	Producto.					
1861. (1)	Macacos.....	15.801	38:179$014	31.718	2:372$380	1.832	1:830$710	.....	.....	8.197.621	252	750	137:317$850	10$000	1:640$	.....	.....	179:591$154
1862 ...	Macacos.....	38.780	105:128$116	81.890	6:187$170	6.185	6:326$780	.....	.....	18.097.587	156	1.728	210:260$380	615$000	9:500$	.....	.....	117:611$600
1863. (2)	Bifurcação ...	121	612$800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25$000	611$800
1863. (2)	Macacos.....	26.750	73:313$718	39.811	5.338$120	3.215	6:357$900	.....	.....	14.971.835	8.101	2.383	255:011$350	50$000	1:105$	.....	125$710	311:011$218
1864 ...	Macacos.....	12.850	30:585$281	18.081	2:165$000	851	2:173$150	.....	.....	7.401.011	20.020	2.519	101:212$560	53$000	219$250	.....	2:018$500	140:950$111
1865...	Bifurcação ...	25	173$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7:578$800
1865...	Macacos.....	1.018	11:605$880	20.835	709$881	221	502$100	3	218$200	2.017.841	21.985	11.077	29:656$780	.....	.....	.....	68$500	170$800
1866...	Bifurcação ...	20	191$220	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:018$200	12:317$281
1866...	Macacos.....	3.917	9:116$884	21.055	551$840	131	498$180	2	20$600	1.010.037	7.213	7	19:012$010	.....	.....	.....	28$500	1:648$720
1867...	Bifurcação ...	221	874$100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80$0	.....	155$000	21:275$521
1867...	Macacos.....	5.910	13:875$752	11.122	1:145$800	521	501$280	1	25$000	2.211.165	8.115	5.315	31:121$770	.....	.....	.....	38$500	318$165
1868...	Bifurcação ...	112	978$900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8$20	.....	1:028$280	51:917$892
1868...	Macacos.....	3.110	5:038$732	25.000	378$100	1.567	1:248$050	.....	.....	632.511	6.330	850	9:254$710	.....	8$10	.....	18$300	288$000
1869...	Bifurcação ...	57	238$300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85$300	10:529$592
1869...	Macacos.....	1.900	5:241$380	21.805	115$560	1.658	3:715$250	1	68$00	690.717	21.160	6.116	12:017$055	.....	8$20	.....	.....	208$500
1870...	Bifurcação ...	56	485$240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	938$000	21:518$650
1870...	Macacos.....	2.725	5:191$890	30.112	451$120	8.550	6:273$180	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	148$180
1871...	Bifurcação ...	11	125$00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	616.611	.....	.....	10:016$920	.....	18$500	.....	134$500	22:018$350
1871...	Macacos.....	3.592	7:181$700	35.226	108$130	15.801	11:069$610	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	128$000
1872...	Bifurcação ...	5	1$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	756.716	.....	.....	16:089$510	.....	89$00	.....	107$600	29:785$280
1872...	Macacos.....	4.900	9:723$000	28.177	729$30	10.221	7:069$350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18$000
1873...	Bifurcação ...	58	375$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	552.811	.....	.....	8:567$110	.....	28$500	.....	191$300	26:284$080
1873...	Macacos.....	1.311	8:279$500	29.910	1:068$60	3.731	2:119$50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	205$805	58$000
1874...	Bifurcação ...	149	938$100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	569.351	.....	.....	7:808$090	.....	215$60	.....	212$300	19:178$110
1874...	Macacos.....	5.137	11:[illegible]$600	29.817	729$50	845	529$600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	218$800	12$500
1875...	Bifurcação ...	321	1:098$900	355	1$780	2	28$80	.....	.....	904.351	.....	.....	11:078$210	.....	515$700	.....	308$000	25:077$001
1875...	Macacos.....	6.778	10:[illegible]$500	10.916	803$170	618	411$520	.....	.....	217.178	.....	.....	1:821$150	.....	.....	.....	10$000	2:003$210
1876...	Bifurcação ...	193	321$400	1.059	32$00	.....	.....	.....	.....	1.100.185	.....	.....	11:558$080	.....	198$00	.....	521$000	21:130$750
1876...	Macacos.....	6.501	8:028$700	40.877	820$350	251	116$850	.....	.....	530.121	.....	.....	1:538$110	.....	.....	.....	118$01	1:911$000
1877...	Bifurcação ...	381	2:115$00	274	18$30	1	960	.....	.....	710.183	.....	.....	7:229$130	.....	568$25	98$00	317$000	17:014$850
1877...	Macacos.....	6.708	9:818$850	11.182	(4) 988$20	63	115$50	1	68$100	51.386	.....	.....	601$000	.....	.....	65$00	38$00	88$530
										988.213	.....	.....	9:517$011	59$00	618$40	388$00	2168$00	20:988$150

(1) A Estação de Macacos foi aberta ao trafego, no dia 1.º de Agosto de 1861, para viajantes, e para mercadorias, em 7 de Setembro do mesmo anno.

(2) A Estação de Bofeio foi aberta ao trafego, no dia 12 de Julho de 1863.

(3) Em consequencia de desmoronamentos que se deram na linha, entre Bifurcação e Rodeio, no dia 18 de Dezembro de 1876, ficou alli o transito interrompido, até 12 de Fevereiro de 1877, e as cargas e passageiros desviaram-se para a Estação de Macacos, o que produzio o augmento que se nota na renda da referida Estação em 1877.

(4) Na columna de bagagens estão comprehendidos, 6.014 kilogrammas e 180$830 rs., que pertencem a encommendas.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878

O Contador, **Antonio José Trench.**

B 18. E. de F. D. Pedro II.— Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada até 31 de Dezembro de 1877.

ANNOS.	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.
1858.....	.....	.....	.....	(1) 29.841	(1) 47:746$520
1858.....	(2) 2.992	(2) 27.111	(2) 55.168	(2) 85.271	(2) 109:846$710
1859.....	25.663,5	86.924,5	76.338,5	188.926,5	289:376$994
1860.....	42.707,5	91.807,5	101.247	235.762	341:995$620
1861.....	52.666,5	108.305	118.409	279.380,5	(*) 383:923$426
1862.....	59.715	110.901	129.619	300.235	(*) 431:063$176
1863.....	66.248	97.347	141.171	304.766	(*) 399:640$265
1864.....	60.877	69.496	223.323	353.696	(*) 421:382$014
1865.....	56.395	54.282	261.813,5	372.490,5	(*) 442:632$968
1866.....	55.805	49.600	300.124	405.529	481:274$312
1867.....	71.440,5	66.697	342.242,5	480.380	561:785$456
1868.....	120.996,5	132.602	415.069,5	668.668	737:984$739
1869.....	132.283	187.988,5	458.271,5	778.543	852:736$050
1870.....	212.439	124.727	454.260	791.426	831:985$130
1871.....	308.859	43.351	551.260	903.470	1.025:995$450
1872.....	346.833	43.415	623.373	1.013.621	1.178:022$020
1873.....	431.021	42.079	708.628	1.181.728	1.329:768$280
1874.....	438.710	42.507	748.897	1.230.114	1.464:450$670
1875.....	589.474	64.378	956.642	1.610.494	1.577:918$550
1876.....	674.142	61.241	(**) 1.115.953	1.851.336	1.689:487$340
1877.....	832.255,5	1.412.922,5	.....	2.245.178	2.082:471$570
	4.581.523	2.917.682	7.781.809,5	15.310.855,5	16.681:487$260

(1) 1.º Semestre.
(2) 2.º Semestre.

(*) 9:724$746
(*) 22:373$862
(*) 15:860$274
(*) 2:531$286
(*) 2:033$250

Rendimento do ramal de Macacos, durante o tempo em que não foi propriedade do Estado, incluido no producto de cada anno.

(**) Em 1.º de Novembro de 1876 foi supprimida a 2.ª classe nos trens do interior, passando a 3.ª a ter a denominação de 2.ª, mas, conservando as taxas daquella classe.

Secção do Trafego, 28 de Fevereiro de 1878. O contador, **Antonio José Trench.**

B 19. E. de F. D. Pedro II.—Transportes effectuados por conta do Governo, construcção e diversas concessões no anno de 1877.

	Passageiros.				Bagagem.		Encommendas.		Animaes.		Carros.		Mercadorias.		Telegrapho.	Total.
	1ª classe.	2ª classe.	Total.	Importancia	Peso.	Importancia.	Peso.	Importancia	Numero.	Importancia	Numero.	Importancia.	Peso	Importancia.		
Ministerio da Agricultura	2,257	2,247	4,521	18:248$500	21,377	2:358$100	2,543	273$300	.....	.....	.....	.....	919,902	10:814$800	108$000	31:824$630
» » Guerra	5,200	5,811	11,011	6:143$280	17,557	1098$180	1,351	118$800	.....	.....	2	128$800	360,148	1:902$680	158$300	8:545$040
» » Justiça	176	2,142	2,318	1,888$400	412	57$620	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	•1978$000	2:138$020
» » Marinha	.....	15	15	75$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75$000
» » Imperio	829	14	843	3:085$700	810	81$620	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,758	1,031$650	198$00	1:800$970
» » Fazenda	21	.....	21	210$000	130	18$270	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	258$070
Casa Imperial	17	.....	17	225$500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225$500
Provincia do Rio de Janeiro	1,040	3,381	4,421	10:518$400	9,901	788$100	118	68$00	13	145$010	.....	.....	265,865	1:305$140	161$000	13:131$650
» de Minas	115	686	801	2:785$300	1,167	92$110	.....	.....	10	198$780	.....	.....	3,530	209$520	203$300	3:010$320
» » S. Paulo	19	221	240	345$000	290	188$700	.....	.....	20	115$200	.....	.....	2,047	101$800	178$300	521$500
Construcção do prolongamento da Estrada	160	847	1,007	6:758$500	1,782	588$040	375	358$900	21	163$600	8	168$100	7,160,008	106:120$125	.....	111:138$155
Somma	10,202	15,521	25,723	50:705$330	57,356	1,311$240	4,450	827$800	64	302$600	10	176$200	9,030,204	121:890$115	966$200	178:781$545
Diversas concessões gratis.																
Companhia Brazil Industrial	70	.....	70	276$500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,311	1078$280	.....	1138$780
» Estrada de Ferro Leopoldina	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	115,584	2:001$000	.....	2:001$000
» » » » Rezende a Arêas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,193,900	10:525$410	.....	10:525$410
Transportes de sacos vazios	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,110,173	79:122$950	.....	79:122$950
Somma	70	.....	70	276$500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,469,968	92:806$730	.....	93:083$230
Camara Municipal de Juiz de Fóra.																
Em suspenso	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	715,589	7:130$020	.....	7:130$020

Observação.

Nos transportes por conta do Governo e construcção estão comprehendidos os mezes de Setembro a Dezembro de 1876.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Contador, Antonio José Trench.

C 1. E. de F. D. Pedro II.—Telegrammas particulares transmittidos durante o anno de 1877.

ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES.	NUMERO DE PALAVRAS.	IMPORTANCIA.	ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES	NUMERO DE PALAVRAS.	IMPORTANCIA.
Côrte	6.173	68.551	9:581$700	Transporte	10.514	162.450	19:082$600
S. Francisco	63	1.225	81$900				
Engenho-Novo	30	569	70$900	Retiro	40	936	86$800
Engenho de Dentro	11	251	33$000	Juiz de Fóra	640	7.116	1:664$300
Cascadura	68	518	139$200	Rio-Novo	154	2.986	428$500
Sapopemba	77	1.723	137$200	Bemfica	42	749	79$400
Maxambomba	164	4.734	370$600	Chapéo d'Uvas	75	1.715	101$600
Queimados	237	4.934	191$300	João Gomes	372	5.339	778$700
Belém	182	3.620	302$200	Santa Fé	51	969	107$100
Bifurcação	2	40	3$000	Chiador	114	2.551	325$800
Macacos	188	2.629	246$000	Anta	99	1.875	287$700
Palmeiras	86	1.897	207$200	Sapucaia	286	4.582	575$100
Rodeio	174	3.475	407$300	Ouro Fino	61	1.270	123$200
Mendes	111	2.227	210$300	Conceição	54	1.306	143$200
Sant'Anna	152	3.425	380$100	Porto-Novo	483	10.825	1:242$900
Barra	640	15.466	1:469$700	Vargem Alegre	151	3.334	314$100
Ypiranga	81	1.895	166$600	Pinheiros	96	2 510	215$400
Vassouras	143	2:563	369$300	Volta Redonda	105	2.293	229$300
Desengano	205	4.833	494$200	Barra-Mansa	691	15.378	1:314$900
Commercio	296	6.647	638$700	Pombal	78	674	152$600
Casal	32	619	73$900	Divisa	369	5.621	644$700
Ubá	120	2.462	317$700	Suruby	1	20	2$000
Paralyba	338	7.352	801$200	Rezende	602	13.984	1:353$600
Entre-Rios	333	7.468	691$200	Campo Bello	129	2.948	202$300
Serraria	167	3.395	403$100	Itatiaia	135	3.257	362$200
Paralybuna	164	3.923	439$300	Boa-Vista	303	5.394	777$600
Espirito-Santo	77	1.778	314$900	Queluz	132	2.915	301$000
Mathias Barboza	112	2.171	299$300	Lavrinhas	99	1.792	195$200
Cedofeita	88	2.060	241$600	Cachoeira	958	2.103	1:926$900
Somma	10.514	162.450	19:082$600	Total	16.834	266.892	33:018$700

Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1878.

Pelo chefe do serviço do telegrapho, **Joaquim Antonio Raposo.**

C 2. E. de F. D. Pedro II.—Telegrammas transmittidos em serviço dos Governos Geral e Provincial durante o anno de 1877.

ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES.	NUMERO DE PALAVRAS.	ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES.	NUMERO DE PALAVRAS.
Corte	93	2.876	Transporte	135	4.567
Cascadura	2	48	Parahybuna	1	32
Sapopemba	4	149	Juiz de Fóra	4	84
Maxambomba	6	276	Rio-Novo,	1	77
Queimados	1	26	João Gomes4	1	36
Belém	4	379	Barra-Mansa	10	171
Macacos	2	105	Pombal	3	48
Barra	4	194	Divisa	6	165
Ypiranga	2	85	Rezende	4	112
Vassouras	4	37	Campo-Bello	4	156
Commercio	2	110	Cachoeira	3	209
Ubá	1	34	Chiador	1	123
Parahyba	5	104	Sapucaia	5	256
Entre-Rios	3	100	Conceição	2	53
Serraria	2	44	Porto Novo	5	171
	135	4.567		185	6.260

Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1878.

Pelo chefe de serviço do telegrapho, Joaquim Antonio Raposo.

C 3. E. de F. D. Pedro II.—Telegrammas em serviço da Estrada transmittidos durante o anno de 1877.

ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES.	NUMERO DE PALAVRAS.	ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES.	NUMERO DE PALAVRAS.
Corte	105.704	731.849	Transporte	152.332	921.397
S. Diogo	1.840	10.007	Mathias Barbosa	661	2.931
S. Francisco Xavier	207	923	Cedofeita	604	2.891
Engenho-Novo	609	2.131	Retiro	212	347
Engenho de Dentro	1.950	14.124	Juiz de Fóra	1.454	2.521
Cascadura	857	6.680	Rio Novo	1.609	2.701
Sapopemba	801	3.520	Bemfica	497	923
Maxambomba	917	4.151	Chapéo d'Uvas	499	1.207
Queimados	949	4.521	João Gomes	1.258	5.916
Belém	6.089	10.632	Santa Fé	480	1.033
Macacos	621	3.447	Chiador	595	1.229
6.ª Divisão	606	2.309	Anta	429	937
Rasgão	657	2.510	Sapucaia	604	2.310
Palmeiras	621	2.833	Ouro Fino	351	1.131
Rodeio	922	3.255	Conceição	609	14.900
Mendes	829	3.301	Porto Novo	1.659	3.917
Sant'Anna	915	4.143	Vargem Alegre	409	939
Barra	12.039	39.110	Pinheiros	417	965
Ypiranga	520	2.449	Volta Redonda	413	901
Vassouras	854	3.920	Barra Mansa	1.669	4.007
Desengano	919	3.971	Pombal	289	631
Commercio	891	4.030	Desvio de Rezende	281	671
Casal	539	2.349	Rezende	1.896	6.910
Ubá	931	4.812	Campo Bello	418	937
Parahyba	1.556	13.121	Itatiaia	363	1.003
Entre-Rios	7.160	29.233	Boa Vista	1.245	3.346
Serraria	519	2.915	Queluz	1.221	3.206
Parahybuna	751	3.000	Lavrinhas	399	1.017
Espirito-Santo	559	2.151	Cachoeira	2.825	68.111
	152.332	921.397		175.698	1.058.935

Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1878.

Pelo chefe do serviço do telegrapho, Joaquim Antonio Raposo.

C 4. E. de F. D. Pedro II.——Despeza com o pessoal e conservação da linha telegraphica no anno de 1877.

MEZES	SERVIÇO		CONSERVAÇÃO DA LINHA E APPARELHOS		TOTAL
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	
Janeiro.....	6:486$730	643$236	669$500	667$816	8:467$282
Fevereiro.....	6:929$780	569$236	681$843	520$116	8:700$975
Março.....	7:385$800	643$236	846$950	527$900	9:403$886
Abril.....	7:045$298	532$606	412$250	670$511	8:660$665
Maio.....	6:815$650	593$837	418$731	854$555	8:682$773
Junho.....	7:493$000	495$237	393$464	524$502	8:906$203
Julho.....	6:972$830	369$237	403$810	631$832	8:377$709
Agosto.....	7:915$960	258$637	401$500	479$400	9:055$497
Setembro.....	6:809$090	467$295	404$676	360$300	8:041$361
Outubro.....	6:957$550	570$637	820$009	230$067	8:578$263
Novembro.....	6:866$920	509$237	426$300	94$450	7:896$907
Dezembro.....	7:754$040	549$237	412$260	145$946	8:861$483
	85:432$648	6:201$668	6:291$293	5:707$395	103:633$004

Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1878.

Pelo chefe do serviço do telegrapho, **Joaquim Antonio Raposo.**

D 1. E. de F. D. Pedro II. — Quadro do pessoal da Locomoção, em 31 de Dezembro de 1877.

EMPREGOS E OFFICIOS.	ESCRIPTORIO.			CONDUCÇÃO DOS TRENS.				OFFICINAS E DEPOSITOS.										TOTAL.
	Engenho de Dentro.	S. Diogo.	Barra.	S. Diogo.	Belem.	Barra.	Na Linha	Engenho de Dentro.	S. Diogo.	Côrte.	Belem.	Barra.	Entre-Rios.	Cachoeira.	Porto Novo.	João Gomes.	Rio Novo.	
Chefe	1																	1
Ajudante	1																	1
Official	1																	1
Escripturarios	4																	4
Armazenistas	1	1																2
Amanuenses	1	2																3
Praticantes	4		1															5
Engenheiro auxiliar								1										1
Desenhistas								3										3
Ditos praticantes								4										4
Chefes de depositos				1		1												2
Machinistas							53											53
Foguista da noite				1	1	1												3
Foguistas							87											87
Lubrificadores							33											33
Limpadores				5														5
Carvoeiros				10	5	6												21
Limadores								69	20			2						91
Torneiros								55	11									66
Carpinteiros								93	5	3		2						103
Caldeireiros								67	6			1	4					74
Fundidores								30										30
Ferreiros								55	9									64
Pintores								15	1									16
Correeiros									1									1
Modeladores								5										5
Concertadores de carros								23	21	3	2	5	3	2	2	1	2	64
Guardas								16	9			3						28
Serventes									1									1
Trabalhadores								31	32									63
Foguista da machina fixa								2	1									3
Pedreiros								2										2
TOTAL	13	3	1	17	6	8	173	471	117	6	2	13	3	2	2	1	2	840

Escriptorio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Official, Diogo José Leite Guimarães.

D 2. E. de F. D. Pedro II.— Consumo de combustivel e lubrificantes por serviços e secções e por locomotiva-kilometro no anno de 1877.

SERVIÇOS.	SECÇÕES.	KILOMETROS PERCORRIDOS.	TOTAL. COMBUSTIVEL. COKE. Kilog.	TOTAL. COMBUSTIVEL. CARVÃO Kilog.	TOTAL. COMBUSTIVEL. TOTAL. Kilog.	TOTAL. LUBRIFICANTES. GRAXA. Kilog.	TOTAL. LUBRIFICANTES. AZEITE. Litros.	TOTAL. LUBRIFICANTES. ESTOPA. Kilog.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO. COMBUSTIVEL. COKE. Kilog.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO. COMBUSTIVEL. CARVÃO. Kilog.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO. COMBUSTIVEL. TOTAL. Kilog.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO. LUBRIFICANTES. GRAXA. Kilog.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO. LUBRIFICANTES. AZEITE. Litros.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO. LUBRIFICANTES. ESTOPA. Kilog.
VIAJANTES.	Suburbios	155.249	2.127.850	104.310	2.232.160	13.706	6.431	1.367	13,706	0,671	14,377	0,088	0,041	0,008
	1.ª Secção	83.135	994.070	131 835	1.125.905	6.613	3.134	1.015	11,957	1,586	13,543	0,079	0,037	0,012
	2.ª »	60.461	761.109	144.965	906.074	5.067	2.573	1.182	12,588	2,398	14,986	0,083	0,042	0,019
	3.ª »	67.002	413 380	208.682	622.062	5.940	2.467	630	6,169	3,114	9,283	0,088	0,036	0,009
	4.ª »	43.198	96.201	405 007	501.208	3.531	2.013	677	2,226	9,374	11,600	0,081	0,046	0,015
	Ramal de S. Paulo	64.388	274.476	277.249	551.725	4.173	2.122	602	4,262	4,306	8,568	0,064	0,032	0,009
MIXTOS.	1.ª Secção	182.758	386.713	2.796.803	3.183 516	14.075	8.007	1.657	2,115	15,304	17,429	0,077	0,043	0,009
	2.ª »	82.071	219.765	1.939.807	2.159.572	8.337	4.526	1.878	2,677	23,636	26,313	0,101	0,055	0,022
	3.ª »	102.743	140.068	1.388.651	1.528.719	9.778	4.646	1.138	1,363	13,515	14,878	0,095	0,045	0,011
	4.ª »	119.742	204.810	1.376.883	1.581.693	11.062	5.317	1.394	1,710	11,499	13,209	0,092	0,044	0,011
	5.ª »	15.456	4.673	178.580	183.253	1.390	711	170	0,302	11,554	11,856	0,089	0,046	0,010
	Ramal de S. Paulo	241.911	241.667	2.631.069	2.872.736	20.972	11.479	2.050	0,989	10,866	11,875	0,086	0,047	0,008
	» do Porto-Novo	96.124	322.000	819.617	1.141.617	8.889	4.012	972	3,349	8,527	11,876	0,092	0,041	0,010
CARGAS.	1.ª Secção	79.466	253.034	1.173.356	1.423.390	6.418	3.837	720	3,184	14,788	17,962	0,080	0,048	0,009
	2.ª »	112.273	298.335	2.438.123	2.736.458	11.531	6.234	2.487	2,657	21,716	24,373	0,102	0,055	0,022
	3.ª »	54.450	71.234	669.881	741.115	5.202	2.646	686	1,308	12,302	13,610	0,095	0,048	0,012
	4.ª »	24.453	17.920	217.838	235.758	1.876	1.095	335	0,732	8,909	9,641	0,076	0,044	0,013
	5.ª »	160	28	1.295	1.323	7	5	1	0,175	8,093	8,268	0,043	0,031	0,006
	Ramal de S. Paulo	16.678	21.181	158.062	179.243	1.482	945	195	1,269	9,478	10,747	0,084	0,056	0,011
	» do Porto-Novo	2.552	3.614	22.961	26.575	201	118	32	1,416	8,997	10,413	0,078	0,046	0,014
LASTROS.	1.ª Secção	14.270	40.263	283.715	323.978	1.376	741	281	2,821	19,882	22,703	0,096	0,051	0,019
	2.ª »	15.517	7.652	238.909	246.561	1.698	1.039	431	0,493	15,396	15,889	0,109	0,066	0,029
	3.ª »	18.141	624	169.912	170.536	2.166	1.231	400	0,034	9,366	9,400	0,119	0,067	0,022
	4.ª »	43.737	22.127	476.490	498.617	3.879	2.010	805	0,505	10,895	11,400	0,088	0,045	0,020
	5.ª »	2.094	1.473	13.952	15.425	171	75	22	0,703	6,652	7,355	0,081	0,035	0,010
	Ramal de S. Paulo	22.251	4.399	237.960	242.359	2.125	1.373	406	0,197	10,603	10,800	0,095	0,061	0,018
	» do Porto-Novo	19.264	5.983	219.821	225.804	2.219	859	327	0,310	11,411	11,721	0,115	0,044	0,016
	Reserva	96.455	130.249	1.483.717	1.613.966	4.755	3 793	1.195	1,350	15,382	16,732	0,049	0,039	0,012
	Totaes { 1877	1.835.999	7.064.898	20.209.450	27.274.348	158.619	83.439	23.145	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaes { 1876	1.609.742	6.129.830	20.531.938	26.661.768	166.376	73.518	26.928	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Medias { 1877	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,848	11,007	14,855	0,086	0,045	0,012
	Medias { 1776	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,807	12,754	16,561	0,103	0,045	0,016
	Differença em 1877 { Mais	226.250	935.068	.....	612.580	.....	9.921	.....	0,041	.....	.....	.....	.....	.....
	Differença em 1877 { Menos	.....	.....	322.488	.....	7.757	.....	3.783	.....	1,747	1,706	0,017	.....	0,004

Escriptorio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Official, Diogo José Leite Guimarães .

D. 3. E. de F. D. Pedro II.—Despeza feita pela Locomoção no anno de 1877.

DESIGNAÇÃO.	PESSOAL.	MATERIAL.	TOTAL.
Escriptorio	47:179$190	65$560	47:244$750
Officinas.. Reparações ordinarias do material rodante	239:843$318	220:462$283	460:305$601
Officinas.. » extraordinarias e grandes	170:660$744	105:940$784	276:601$528
Tracção	206:556$775	767:316$762	973:873$537
Eventuaes	1:782$711	5:497$461	7:280$172
TOTAL	666:022$738	1.099:282$850	1.765:305$588
Material rodante — Obras novas	58:861$939	93:794$047	152:656$046
Materiaes diversos para os depositos da Locomoção	74:309$672	.....	74:309$672
Obras novas nas officinas do Engenho de Dentro	3:512$594	1:633$761	5:146$355
Administração central	45$303	22$156	67$459
Trafego	1:292$160	561$787	1:853$947
Via permanente — Lastro	16:352$300	43:385$880	59:738$180
Via permanente — Fornecimento	34:337$421	37:921$129	72:258$550
Construcção do prolongamento.. Lastro	.....	2:580$801	2:580$801
Construcção do prolongamento.. Fornecimento	12:438$814	10:347$738	22:786$552
Estações	2:058$428	1:497$364	3:555$792
Telegrapho	589$193	209$774	798$967
Deposito central	3:654$483	9:981$536	13:636$019
Companhia Ponta d'Arêa	172$160	1:328$702	1:500$862
Correio Geral	752$372	361$787	1:114$159
Empreza Municipal	280$805	100$708	381$513
Empreiteiro Francisco Rodrigues Cunha	12$000	3$600	15$600
Idem Joaquim Arsenio Cintra da Silva	11$092	11$523	22$615
Empreza Gabrielli	223$331	324$227	547$558
John Maylor	3$800	361$373	365$173
TOTAL EM 1877	874:930$665	1.303:710$743	2.178:641$408
» » 1876	802:302$305	1.152:975$063	1.955:277$368
Differença para mais em 1877	72:628$360	150:735$680	223:364$040

Escriptorio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Official, **Diogo José Leite Guimarães.**

D 4. E. de F. D. Pedro II. — Desenvolvimento das despezas com a reparação do material rodante no anno de 1877.

LUGAR ONDE FOI FEITA A OBRA.	DESIGNAÇÃO DAS OBRAS.	LOCOMOTIVAS.			CARROS.		
		Pessoal.	Material.	Total.	Pessoal.	Material.	Total.
Deposito.....	Reparos ordinararios.....	54:764$451	29:882$911	84:647$362	75:969$738	83:584$357	159:554$095
Engenho de Dentro	» »	49:970$854	21:835$449	71:806$303	59:138$275	84:875$564	144:013$839
»	» extraordinarios..... ...	36:385$971	14:253$560	50:639$531	6:495$807	6:382$557	12:878$364
»	» grandes.....	70:194$413	26:719$921	96:914$334	57:584$553	58:530$746	116:115$299
Deposito.....	Fornecimento a carros de soccorros..	.....	.....	....	.....	338$002	338$002
	Total em 1877...	211:315$689	92:691$841	304:007$530	199:188$373	233:711$226	432:899$599
	» » 1876...	199:915$004	81:386$080	281:301$084	216:128$662	209:669$756	425:798$418
	Differença em 1877 para mais,....	11:400$685	11:305$761	22:706$446	.....	24:041$470	7:101$181
	Differença em 1877 para menos...	.....	.....	.....	16:940$289	.....	.....

Escriptorio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Official, Diogo José Leite Guimarães.

D 5. E. de F. D. Pedro II. — Desenvolvimento da despeza feita com o serviço de Tracção.

DESIGNAÇÃO.	PESSOAL.	MATERIAL.						TOTAL DO MATERIAL.	TOTAL GERAL.
		COMBUSTIVEL.	LUBRIFICANTES	AGUA.	ESTOPA.	AZEITE.	DIVERSOS.		
Locomotivas... Trens de passageiros, mixtos e cargas..	178:508$650	503:596$908	81:068$680	13:911$110	8:152$800	45:666$600	25:507$883	680:893$011	859:401$661
» de lastro	16:352$300	31:957$155	5:871$760	.....	1:105$200	1:396$800	635$760	15:966$081	62:318$081
	194:860$950	535:554$063	91:940$440	13:911$110	9:258$000	50:063$400	26:143$643	696:859$092	921:723$612
Carros — Trens de passageiros, mixtos e cargas..	28:048$125	.....	74:091$320	.....	3:627$600	7:301$100	500$431	85:520$551	113:568$676
TOTAL	222:909$075	535:554$063	166:923$760	13:911$110	12:885$600	57:364$500	26:644$080	813:280$443	1.035:192$518
» EM 1876	216:238$975	.....	.....	.....	.....	.....	.....	717:855$231	934:094$206
Differença para mais	6:670$100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95:428$209	72:098$309
Custo por locomotiva-kilometro em 1877	121	.....	.....	.....	.....	.....	.....	412	563
» » » » » 1876	134	.....	.....	.....	.....	.....	.....	464	598
Differença para menos	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	35

OBSERVAÇÕES.

DESPEZAS DAS LOCOMOTIVAS. Totaes	Em 1877	191:860$950	526:862$612	921:723$612
	» 1876	192:773$850	685:455$473	878:249$323
	Differença para mais	2:087$100	41:387$249	43:474$349
Kilometrica	Em 1877	100	305	495
	» 1876	119	425	544
	Differença para menos	19	30	49

Escripturio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Official, Diogo José Leite Guimarães.

D 6. E. de F. D. Pedro II.—Percurso dos Vehiculos no anno de 1877.

SERVIÇOS.	SECÇÕES.	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VEHICULOS DE					TOTAL DO PERCURSO.
		Viajantes.	Bagagem.	Animaes.	MERCADORIAS. Carregados.	MERCADORIAS. Vasios.	
VIAJANTES.	Suburbios.....	1.497.884	218.981	211	15.555	1.664	1.734.236
	1.ª Secção.....	637.051	156.805	20.030	1.279	214	815.379
	2.ª »	492.422	118.992	14.285	272	.....	625.971
	3.ª »	481.593	96 028	7.030	1.012	.....	585.663
	4.ª »	175.462	39.438	4.536	71.970	9.828	301.234
	Ramal de S. Paulo.....	181.077	61.866	1.103	43.569	1.7	287.782
MIXTOS.	1.ª Secção.....	574.434	169.113	187.527	2.274.831	285.824	3.491.729
	2.ª »	232.235	81.802	90.945	851.113	108.870	1.364.965
	3.ª »	373.991	95.780	123.980	1.372.263	176.964	2.142.978
	4.ª »	311.845	103.809	67.711	562.252	168.650	1.214.356
	5.ª »	51.060	17.913	4.612	54.710	14.654	142.949
	Ramal do Porto Novo....	301.089	91.298	58.834	482.802	61.758	993.791
	» de S. Paulo.....	837.838	267.316	476.686	1.559.218	202.829	3.343.887
CARGAS.	1.ª Secção.....	7.763	50.356	49.505	1.053.990	187.061	1.348.675
	2.ª »	5.641	49.640	52.981	1.267.525	235.329	1.611.116
	3.ª »	6.170	30.643	28.662	681.849	192.482	939.806
	4.ª »	313	86	928	140.573	37.297	179.197
	5.ª »	.....	.....	.....	214	.....	214
	Ramal do Porto Novo....	134	.....	.....	14.790	2.033	16.957
	» de S. Paulo.....	613	3.410	3.547	88.385	25.668	121.623
ESPECIAES	1.ª Secção.....	5.298	1.930	26	7.286	3.083	17.623
	2.ª »	3.723	1.005	.....	9.238	2.464	16.430
	3.ª »	3.834	2.213	236	1.446	1.584	9.313
	4.ª »	2.825	1.823	218	17.595	3.915	26.376
	5.ª »	102	70	.....	.....	.....	172
	Ramal do Porto Novo....	2.975	1.569	29	654	1.773	7.000
	» de S. Paulo.....	8.778	2.441	188	4.267	4.248	19.922
LASTROS	1.ª Secção.....	.....	.....	.....	37.681	65.234	102.915
	2.ª »	.....	.....	.....	25.499	52.015	77.514
	3.ª »	.....	.....	.....	22.648	53.567	76.215
	4.ª »	.....	.....	.....	87.726	165.435	253.161
	5.ª »	.....	.....	.....	10.789	15.336	26.125
	Ramal do Porto Novo....	.....	.....	.....	42.382	70.207	112.589
	» de S. Paulo.....	.....	.....	.....	63.262	110.371	173.633
	Totaes.....	6.196.150	1.664.417	1.193.810	10.868.646	2.263.543	22.186.566

Escriptorio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1878.

O Official, **Diogo José Leite Guimarães.**

E. 1. E. de F. D. Pedro II. — Quadro do pessoal da Via permanente, em 31 de Dezembro de 1877.

SECÇÕES.	Engenheiro residente	Chefes de Secção	Engenheiro auxiliar	Conductores	Auxiliares de conductor	Escripturaes	Ajudantes	Auxiliares de escripta	Desenhistas	Encarregados de depósito	Mestres de linha	FEITORES.					TRABALHADORES						Guardas diversos	Ferreiros e Malhadores	Soldadores	Canteiros e pedreiros	Carpinteiros	Cavouqueiros	Pintores	Serventes	Operarios das obras d'arte	TOTAL
Escriptorio	1		1	3	2	1	3	3	5	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...		...	...	...	...	3	25
1.ª Secção	...	1	...	1	1	...	...	3	...	2	4	18	3	1	1	...	91	17	9	31	15	44	31	7	2	31	13	1	1	14	...	300
2.ª »	...	1	...	1	...	...	...	2	...	1	3	12	2	2	1	...	41	23	22	16	...	...	15	5	...	18	1	2	1	13	...	219
3.ª »	...	1	...	2	...	...	...	1	...	2	5	23	2	2	...	5	115	10	18	...	5	23	8	4	...	11	13	2	2	9	...	258
4.ª »	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	1	21	2	5	1	3	105	10	78	16	15	56	19	1	...	5	5	6	1	15	...	107
5.ª »	...	...	...	1	...	...	...	1	...	1	3	19	1	...	...	2	60	5	...	...	11	...	4	2	...	1	2	...	...	6	...	115
Tramwel de Macacos	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5
» S. Paulo	...	...	...	5	...	...	...	3	...	3	9	31	3	5	1	8	195	15	15	16	19	...	12	6	...	6	9	...	1	11	...	431
» do Porto Novo	...	...	...	1	...	...	...	1	...	1	3	16	1	3	1	3	80	5	27	16	15	...	4	2	...	2	3	...	1	1	...	189
Total	1	3	1	14	3	1	3	19	5	14	31	142	11	18	5	21	730	87	201	95	121	24	93	30	2	117	19	11	3	107	3	2 050

Via permanente, 28 de Fevereiro de 1878.

O conductor, Joaquim José da Silveira Azevedo

E 2. E. de F. D. Pedro II.—Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções com a conservação ordinaria da Via permanente e edificios em 1877.

MEZES.	1.ª SECÇÃO.		2.ª SECÇÃO.		3.ª SECÇÃO.		4.ª SECÇÃO.		5.ª SECÇÃO.		RAMAL DE MACACOS.		RAMAL DE S. PAULO.		RAMAL DO PORTO-NOVO.	
	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.
Janeiro	18:579$755	20:015$910	8:306$837	9:695$181	17:032$300	11:822$358	10:455$837	3:232$350	.....	.....	450$000	.....	20:454$233	2:751$568	7:507$182	3:665$238
Fevereiro	15:211$525	11:360$321	8:178$388	5:369$833	18:200$523	32:702$131	11:902:821	2.697$852	.....	.....	277$200	205$700	18:414$073	2:119$076	10:338$821	10:562$063
Março	16.591$516	17:732$133	10:060$157	12:010$520	20 760$771	19:895$958	13.807$231	3:595$768	.....	.....	2.8$100	50$000	20:030$593	4:456$510	15:730$516	18:028$722
Abril	16:249$725	18:145$872	9:382$620	11 151$392	20:106$367	37 171$119	11:190$860	5:453$062	.....	.....	222$150	7$721	21 133$730	3.814$312	13:217$511	16:510$751
Maio	16-656$251	19:118$158	11.556$657	8 916$617	18 901$658	21 731$221	11 329$683	13:619$771	.....	.....	397$250	8$160	22:107$091	11:409$799	12:130$583	15:749$708
Junho	13 652$392	12.240$490	10 131$136	10 105$085	15.657$975	26-015$801	12 321$512	7 996$811	.....	.....	271$050	183$303	20:821$237	13:282$832	10 698$067	9:271$228
Julho	13:712$600	11 894$275	9:179$759	11.670$817	14:877$533	30 857$381	12 644$153	10:196$076	.....	.....	251$100	129$333	21:470$116	7-371$089	9 145$733	10 812$891
Agosto	11 816$025	27 350$110	9 173$160	11 718$799	15.837$208	32 564$201	13 637$001	21:408$813	7-353$100	3:292$802	301$200	55$000	19.866$015	9:275$138	10.705$887	9:267$605
Setembro	12 575$631	10-311$860	8.633$931	7.121$301	11 712$749	15-011$909	12-136$376	11 395$066	5.931$705	1 178$329	209$100	.....	17 819$720	9:572$573	8:801$011	5:021$556
Outubro	10.993$118	4 761$337	9 128$139	5:592$968	13-401$551	4.130$253	12:067$301	1 267$306	3.313$100	809$600	289$050	60$300	17.638$916	4:162$371	8:095$955	2:703$824
Novembro	10.856$308	5.591$831	8:673$100	1 361$173	12.535$882	3:211$035	11.802$505	4:931$509	3-253$900	675$008	281$100	21$513	18:801$101	7:811$895	7.681$984	1:762$967
Dezembro	11.870$758	1-359$936	9.721$010	777$320	13.948$266	4:602$491	12:150$808	2:316$050	5:313$700	1:475$750	397$900	31$895	21:303$235	6:115$111	7:558$809	2:587$978
TOTAL	168.645$703	166 148$583	112.775$514	99:142$239	195 738$873	240:642$557	151 839$133	91:445$597	25:198$807	7:471$546	3:679$100	815$935	210:774$261	82:112$898	121:953$122	105:971$549

Via permanente, 28 de Fevereiro de 1878.

O conductor, Joaquim José da Silveira Azevedo.

E. 3. E. de F. D. Pedro II. — Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções com a conservação extraordinaria e grandes reparações da Via permanente e edificios em 1877.

MEZES.	1.ª SECÇÃO.		2.ª SECÇÃO.		3.ª SECÇÃO.		4.ª SECÇÃO.		5.ª SECÇÃO.		RAMAL DE MACACOS.		RAMAL DE S. PAULO.		RAMAL DO PORTO NOVO.	
	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.
Janeiro	1:715$071	1:531$262	3:134$125	1:341$557	2:672$600	1:826$747	21:519$000	2:302$435	.....	.....	.....	.....	8:469$800	1:319$183	8:524$200	751$562
Fevereiro	4:740$150	2:609$692	2:215$300	1:355$817	764$050	623$973	15:115$125	1:691$430	.....	.....	.....	.....	9:125$075	1:595$616	6:622$975	1:773$014
Março	1:132$015	7:791$006	2:503$950	1:193$901	1:993$550	1:159$737	14:790$475	4:496$217	.....	.....	.....	.....	7:021$350	551$094	5:595$900	1:689$920
Abril	4:012$350	1:575$044	3:512$600	1:079$073	2:333$750	1:902$103	4:872$450	1:603$743	.....	.....	.....	.....	5:254$250	2:187$122	4:740$325	2:031$946
Maio	4:788$417	9:162$529	2:731$250	1:310$448	3:195$225	1:567$061	9:177$600	3:296$503	.....	.....	.....	.....	7:158$100	1:485$885	2:667$300	1:587$124
Junho	3:221$725	3:008$562	1:376$750	1:097$671	2:071$000	1:177$350	9:157$100	3:842$553	.....	.....	.....	.....	6:990$100	3:407$517	2:107$675	2:887$507
Julho	3:378$900	1:148$006	1:526$300	1:172$823	888$125	607$023	8:112$050	2:750$408	.....	.....	.....	.....	4:594$650	1:370$351	1:625$000	1:321$271
Agosto	3:894$719	1:520$913	1:371$250	1:077$881	703$725	331$353	2:971$800	1:820$903	1:682$500	.....	.....	.....	5:467$300	1:691$272	1:120$650	445$012
Setembro	2:388$150	1:070$284	586$250	1:857$212	1:807$600	635$060	3:359$750	2:924$275	2:457$500	14$380	.....	.....	6:133$850	1:573$183	988$300	817$501
Outubro	3:170$745	1:002$212	190$350	867$948	936$325	376$948	5:621$750	919$007	3:086$150	.....	.....	.....	7:012$350	1:473$750	714$500	830$949
Novembro	3:192$650	1:407$600	407$850	868$720	852$675	389$808	7:730$400	601$077	2:513$300	221$931	.....	.....	5:695$200	997$857	1:819$200	670$832
Dezembro	1:192$350	4:112$688	824$175	650$634	1:501$675	355$832	6:161$902	1:965$261	422$100	70$000	.....	.....	5:196$700	2:207$771	2:388$550	1:526$492
TOTAL	44:027$600	39:548$828	20:661$850	11:380$313	19:093$600	10:381$755	108:628$702	28:046$815	10:148$550	306$971	.....	.....	78:086$325	19:873$601	38:941$575	16:331$160

Via permanente, 28 de Fevereiro de 1878.

O conductor, Joaquim José da Silveira Azevedo.

E. 4. E. de F. D. Pedro II. — Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções com a construcção de obras novas da Via permanente e edificios em 1877.

MEZES.	1.ª SECÇÃO.		2.ª SECÇÃO.		3.ª SECÇÃO.		4.ª SECÇÃO.		5.ª SECÇÃO.		RAMAL DE MACACOS.		RAMAL DE S. PAULO.		RAMAL DO PORTO-NOVO.	
	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.
Janeiro	10:085$874	7:960$376	481$950	131$800	173$700	86$100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:791$100	240$761	103$500	227$126
Fevereiro	11:680$450	10:775$069	832$500	1:580$252	1:677$100	1:065$958	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:158$100	122$501	256$250	70$567
Março	13:578$900	6:611$850	197$500	756$630	1:020$800	366$015	966$000	20$253	.....	.....	.....	.....	1:934$100	65$905	375$700	35$000
Abril	12:646$425	7:405$021	231$750	1:823$740	2:806$200	443$532	1:093$050	17$915	.....	.....	.....	.....	3:713$650	93$501	191$150	51$080
Maio	11:357$350	44:478$187	86$800	19$684	2:351$300	1:921$201	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2:330$850	73$574	312$800	1:352$883
Junho	13:807$800	25:919$531	119$500	1.025$954	4.559$100	2:366$519	1:315$100	1:279$133	.....	.....	.....	.....	2:746$950	170$802	688$500	101$142
Julho	11:271$025	8:612$000	102$100	185$775	6:013$750	2.863$067	1:000$700	231$899	.....	.....	.....	.....	3:731$075	2.494$996	1:315$200	971$249
Agosto	12:480$575	13:053$543	222$000	295$016	4:873$300	1:281$797	2:826$200	150$059	924$700	412$100	.....	.....	3:511$550	775$761	1:211$100	155$538
Setembro	10:504$075	12.788$888	851$750	708$443	1:265$551	10:309$608	3:631$890	90$103	979$100	108$175	.....	.....	3.155$500	217$559	1:131$000	56$760
Outubro	11.621$600	28:142$078	816$150	203$069	4:181$950	2:185$153	3:182$900	125$252	1:138$100	131$653	.....	.....	2:969$650	195$521	1:523$350	39$887
Novembro	11:911$980	5:357$756	1:045$570	361$290	5:057$550	5:190$053	5:266$025	687$825	821$250	70$127	.....	.....	1.635$625	155$592	1:735$400	69$052
Dezembro	12:298$050	6:977$755	581$390	742$319	3.576$050	1:532$025	8:981$600	600$838	908$450	112$032	.....	.....	1:375$350	291$148	2:081$600	103$108
TOTAL	143:248$001	178:142$057	5:610$150	7:906$002	41:218$350	33:015$160	28.263$375	3:206$277	4:772$200	1:170$087	.....	.....	30:357$100	5.335$530	11:225$850	3:100$892

Via Permanente, 28 de Fevereiro de 1878.

O conductor, Joaquim José da Silveira Azevedo.

E 5. E. de F. D. Pedro II.—Resumo das despezas feitas em cada mez com a administração da Via permanente e com trabalhos para outras repartições em 1877.

MEZES.	TRABALHOS PARA AS DEMAIS REPARTIÇÕES.		ADMINISTRAÇÃO.	
	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.
Janeiro	19:938$150	8:889$424	3:605$623	1:499$744
Fevereiro	23:454$225	5:362$822	3:822$950	1:616$985
Março	29:833$950	4:902$566	4:478$609	2:285$797
Abril	37:160$700	10:311$225	3:861$998	2:108$652
Maio	38:931$525	9:497$845	3:958$617	2:056$342
Junho	39:709$142	19:432$020	4:325$314	2:036$187
Julho	44:107$125	6:822$361	3:964$057	1:836$435
Agosto	29:805$250	28:403$377	3:925$166	2:191$374
Setembro	29:131$125	15:037$488	4:457$357	2:615$057
Outubro	22:386$985	18:972$784	3:411$166	881$621
Novembro	16:262$100	4:110$693	3:408$666	863$956
Dezembro	14:417$625	5:989$152	3:478$424	899$162
TOTAL	345:137$902	137:731$757	46:697$947	20:891$312

Via permanente, 28 de Fevereiro de 1878.

O conductor, **Joaquim José da Silveira Azevedo.**

E 6.

E. de F. D. Pedro II.—Emprego de trilhos, accessorios e dormentes no anno de 1877.

EM SUBSTITUIÇÕES NA LINHA E ESTAÇÕES.

SECÇÕES.	TRILHOS BARLOW.		TRILHOS BRUNEL.		TRILHOS VIGNOLES NOVOS.		TRILHOS VIGNOLES USADOS.		TRILHOS DE AÇO.		DORMENTES.		CRUZAMENTOS.		CHAVES.		TALAS.			PARAFUSOS.		GRAMPOS.		REBITES.	
	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS.	NOVAS.	USADAS.	DE FERRO NOVAS.	DE FERRO USADAS.	DE MADEIRA.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS.
1.ª Secção	.....	.....	.....	.....	1.616	1134m,00	2.848	1910m,18	5.261	3825m,96	6.351	.....	2	5	.....	3	9.781	512	118	23.562	120	50.050	.....	542	.....
2.ª »	.....	.....	.....	.....	538	306m,50	3.185	2053m,52	4.055	2860m,85	4.280	251	8	.....	12	1	3.919	70	126	11.220	.....	28.511	200	.....	.....
3.ª »	.....	.....	.....	.....	1.650	1078m,11	6.052	3916m,83	6.887	4685m,00	22.813	481	3	.....	3	1	17.056	.....	.....	41.812	.....	153.658	.....	.....	.....
4.ª »	.....	.....	.....	.....	216	157m,74	1.108	793m,01	2.548	1788m,38	13.979	.....	.....	.....	.....	2	5.340	22	.....	19.904	477	71.003	.....	58	.....
5.ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	281m,81	36	230m,35	1.887	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	272	.....	10.250	.....	.....	.....
Ramal de Macacos	.....	.....	.....	.....	11	102m,20	134	1031m,45	.....	.....	250	23	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	150	.....	121	120	.....	.....
» de S. Paulo	.....	.....	.....	.....	439	326m,03	1.558	1028m,12	238	1727m,50	20.534	180	.....	.....	2	.....	813	.....	87	21.670	450	39.008	.....	.....	.....
» do Porto-Novo	.....	.....	.....	.....	216	156m,2	1.695	1181m,61	650	486m,33	31.579	40	17	.....	12	4	2.314	22	32	19.428	44	82.122	22	.....	.....
TOTAL	.....	.....	.....	.....	1.720	3372m,88	16.020	11016m,01	19.638	14080m,36	101.013	978	30	5	21	11	38.663	836	363	152.057	1.391	443.005	1.052	595	.....

EM CONSTRUCÇÃO DE LINHAS E DESVIOS E MODIFICAÇÕES NOS JÁ ASSENTADOS.

SECÇÕES.	TRILHOS BARLOW.		TRILHOS BRUNEL.		TRILHOS VIGNOLES NOVOS.		TRILHOS VIGNOLES USADOS.		TRILHOS DE AÇO.		DORMENTES.		CRUZAMENTOS.		CHAVES.		TALAS.			PARAFUSOS.		GRAMPOS.		REBITES.	
	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS.	NOVAS.	USADAS.	DE FERRO NOVAS.	DE FERRO USADAS.	DE MADEIRA.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS.
1.ª Secção	3	18m,90	.....	.....	25	182m,50	551	519m,03	259	1905m,75	3.501	385	12	6	15	5	990	1.136	.....	4.135	1.184	17.995	955	.....	.....
2.ª »	.....	.....	.....	.....	92	182m,00	122	1331m,01	72	468m,00	1.170	241	8	.....	5	3	488	.....	.....	1.248	.....	3.612	.....	.....	.....
3.ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51	371m,23	25	185m,70	337	.....	2	.....	5	.....	111	.....	.....	220	.....	1.390	.....	.....	.....
4.ª »	.....	.....	.....	.....	22	150m,38	231	1508m,12	37	263m,27	518	.....	3	1	3	2	176	.....	.....	752	.....	3.190	.....	.....	.....
5.ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52	207m,73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ramal de Macacos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
» de S. Paulo	.....	.....	.....	.....	15	109m,50	63	521m,50	.....	.....	106	50	.....	7	2	6	126	.....	.....	310	.....	825	.....	.....	.....
» do Porto Novo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31	258m,25	.....	.....	70	.....	1	.....	1	.....	18	.....	.....	72	.....	230	.....	.....	.....
TOTAL	3	18m,90	.....	.....	124	913m,88	1348	9935m,16	446	3026m,45	6.138	679	26	14	31	16	1.892	1.136	.....	6.737	1.184	25.124	955	.....	.....

EM CONSTRUCÇÃO DE CERCAS, ESTACADAS E OUTROS SERVIÇOS.

SECÇÕES.	TRILHOS BARLOW.		TRILHOS BRUNEL.		TRILHOS VIGNOLES NOVOS.		TRILHOS VIGNOLES USADOS.		TRILHOS DE AÇO.		DORMENTES.		CRUZAMENTOS.		CHAVES.		TALAS.			PARAFUSOS.		GRAMPOS.		REBITES.	
	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NUMERO.	COMPRIMENTO.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS.	NOVAS.	USADAS.	DE FERRO NOVAS.	DE FERRO USADAS.	DE MADEIRA.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS.
1.ª Secção	64	32m,32	23	139m,30	7	51m,10	3.421	2088m,93	.....	.....	36	.....	.....	.....	.....	.....	50	124	.....	110	50	50	.....	1.273	.....
2.ª »	102	457m,00	25	150m,00	.....	.....	545	3031m,51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	74	.....	.....	173	.....	627	.....	511	.....
3.ª »	15	109m,15	.....	.....	.....	.....	4.266	4321m,62	.....	.....	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.000	.....
4.ª »	.....	.....	.....	.....	70	551m,19	2.189	14619m,63	.....	.....	898	80	1	1	1	2	526	332	.....	1.992	196	7.896	.....	1.120	1.983
5.ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	280	2771m,87	.....	.....	1.697	118	1	.....	1	.....	221	.....	.....	3.896	.....	9.330	.....	666	.....
Ramal de Macacos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
» de S. Paulo	7	210m,90	95	212m,40	8	56m,60	2.109	13155m,93	.....	.....	348	.....	7	.....	3	.....	323	251	.....	1.056	4	2.150	.....	1.379	2.006
» do Porto-Novo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.261	14166m,50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	270	120	.....	200	.....	100	.....	2.700	.....
TOTAL	188	929m,50	127	511m,30	91	658m,10	15.165	112281m,10	.....	.....	3.057	198	9	1	5	2	1.427	817	.....	7.482	250	20.354	.....	12.852	4.460

Via permanente, 28 de Fevereiro de 1878

O conductor, Joaquim José da Silveira Azevedo.